(Étranger : 1 fr. 50)

LA VIE AU GRAND AIR

ÉMILE DUBONNET VOLE AU DESSUS DE *LA VIE AU GRAND AIR*

C'est du toit de l'hôtel des Publications Pierre Lafitte que ce cliché a été pris, alors qu'Émile Dubonnet se rendait de Juvisy à Bagatelle, en suivant les Champs-Élysées.

DANS CE NUMÉRO :

atham double le cap Ferrat ⌀ La tentative Londres-Manchester ⌀ Le raid d'Emile Dubonnet
Le match des deux Lavis ⌀ Le Bignal à Longchamp

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

La voiture de ville laplus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12 HP. 4 cyl.

29 Quai National Puteaux.

les "Continental"

avec les FORTES TOILES

sont de

BONS PNEUS

pour les

Mauvaises Routes

ANTIDÉRAPANT CUIR FERRÉ

146, Avenue Malakoff . Paris.
Usines à Clichy

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours deu dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIR 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 1 **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAI** en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bout*

GRAISSEZ VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

U.T.O. ÉLINE

Le

Porte Plume Waterman

(Idéal)

Modèle "SAFETY"

SE PORTE DANS TOUTES LES POSITIONS

OFFICIERS MINISTÉRIELS

LE RAINCY (S. et-O.) Prop. 15, allée des Coteaux 2.466m env. M. à p. : 30.000 fr. Ad. Ch. not. Paris 10 mai. S. Me Vallée, not. 204, bd Voltaire.

A VENDRE A L'AMIABLE

CHATEAU ET PARC DE BEAUMONT

Com. de St-Pierre-le-Moutier (Nievre). Beau château entouré d'un magnifique parc dessiné par Varé, dessinat. du Bois de Boulogne, comp. : terres prés, pel., étangs, bois et 2 fermes. Cce : 216 hect. Tres joli site. Gare : P.-L.-M. av. exp. à 4 kil. On peut y ajouter 2 fermes et porter la cont. à 328 hect. S'ad. à Me Milliet, notaire à Saint-Pierre-le-Moutier (Nièvre).

MAISON (7e) r. Cler, 22. Rev. 11.300 f. M. à p. 120.000 f. *Prêts Cr. Fonc.* A adj s. 1 ench. Ch. not. 10 mai. Mes Flamand-Duval et Maciet, 60, bd Sébastopol.

VILLE DE PARIS (Terrains du Champ de Mars) A adj, s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 10 mai 1910.

TERRAIN avenue Ch.-Floquet et rue Champfleury. 651 m. 50. M. à p. : 220 francs le mètre. S'adresser Mes Mahot de la Quérantonnais et Delorme, rue Auber, 11, *dép. ench.*

hotographie d'Art *FEMINA*

tel de **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs

MINA

uffit de présenter ce bon 90, Avenue des mps-Elysées, pour bénéficier de cette remise.

Les Abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT

Fabricant, breveté s. g. d. g.

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

Téléphone 818-61

Aucune Succursale

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

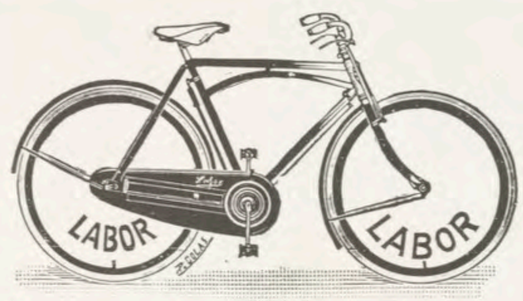
PASTILLES DUBOIS Nutritives et Reconstituant (VIANDE et KOLA)

cont. la *Fatigue*, la *Faim*, la *Soif*, les *Faiblesses* et *Maux d'Estom*

Boîte franco 1.25. TOURISTES-CYCLISTES, 25. *Gal. Vivienne, Pa*

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoq* BARLET, 112, rue Réaum

uité des Seins. Epilation. Obésité — *Renseignements gra*

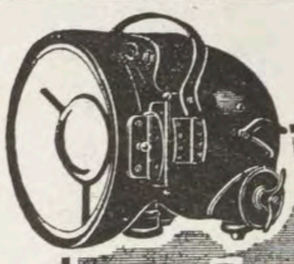


LABOR

Catalogue 48 pages franco.

23, Avenue du Roule

NEUILLY-SUR-SEINE



Phares

BLÉRIOT

Demander le Nouveau Catalogue

16, Rue Duret . Paris .

DYNAMO "PHI"

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

Lire *Je sais tout*

Paraissant le 15 de chaque mois

GE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. *(Discret).* MAZE U, 142, Boul. Magenta, Paris.

LUS DE CHEVAUX BOITEUX

rison radicale et sûre par

'ASPLINTO

John ASKHAM, de Londres)

des

os, Courbes, Eparvins, Mo-
es, Vessigons, Efforts, etc.
s interruption du travail.

ispensable aux chevaux de Selle, de Course, etc.

Brochure explicative franco sur demande

PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25.

VENTE EN GROS & RENSEIGNEMENTS

J. RENARD, 142, Avenue de Clichy, PARIS

DÉTAIL : Toutes Pharmacies.

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS par les *Plaques Autochrômes*

SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. April 30nd 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

30 Avril 1910 — N° 606
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition. 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

LA TENTATIVE LONDRES-MANCHESTER & GRAHAM WHITE ET HENRI FARMAN (1)

Le samedi 23 avril, à 5 h. 15 du matin, de Park-Royal, Graham White s'élevait dans le but de remporter le prix de 250 000 francs, offert par le Daily Mail *à l'aviateur qui, le premier, irait de Londres à Manchester. D'une traite, White se rendait de Londres à Rugby, à 133 kilomètres, puis à Tamvorth, à 183 kilomètres de Londres. Le froid intense forçait l'aviateur à ce second atterrissage, et le vent l'empêchait de continuer. La tempête s'élevant dans la nuit détruisait son appareil* (Détail technique : Moteur Gnome).

(1) Voir pages 305, 306 et 307.

NOTRE "DOUBLE NUMÉRO"

La semaine qui vient de s'écouler a été marquée par plusieurs prouesses extraordinaires, sur lesquelles nous ne saurions trop attirer l'attention de nos lecteurs. A Nice, les belles envolées des rois de l'air, la première course d'aéroplanes, les vols des Latham, des Effimoff, des Van den Born, des Chavez; en Angleterre, la glorieuse tentative faite par Graham White sur le parcours Londres-Manchester (expérience pour laquelle nous étions le seul journal français représenté par un photographe); la magnifique traversée de Paris par Emile Dubonnet enfin, ne pouvaient trouver place dans un numéro de seize pages.

D'autant plus qu'à ces événements s'ajoutaient de nombreux autres faits de la plus haute importance, depuis l'envolée à quatre de Sommer jusqu'au match des deux Lewis, sans oublier les autres sports.

Aussi, avons-nous cru bien faire en offrant à nos lecteurs un numéro double, auquel nous avons apporté tous nos soins, afin de ne passer sous silence aucune performance importante. Cela nous était d'autant plus facile que partout la Vie au Grand Air *était représentée par ses photographes et rédacteurs. Ce numéro constitue ainsi un monument de l'histoire sportive que tous les sportsmen tiendront à conserver.*

Nous avons d'ailleurs, nous l'avons dit, l'intention de donner au cours de l'année quelques numéros doubles, lorsque l'importance des événements sportifs l'exigera. Nous ferons remarquer que ces numéros doubles de 32 pages à 1 franc sont adressés à nos abonnés sans augmentation de prix, ce qui ajoute encore aux avantages qu'ils ont déjà. Rappelons en effet que tout abonné reçoit gratuitement le "Numéro de Noël", merveilleux album de 70 pages vendu 2 francs, qu'il bénéficie de réductions importantes pour la photographie et le théâtre Femina, qu'il peut participer aux divers concours, etc..., et que le prix de l'abonnement pour les 52 numéros n'est que de 24 francs.

LES TRIOMPHES DE L'AVIATION

La semaine qui vient de s'écouler marquera une date dans l'histoire de l'aviation grâce aux exploits de Latham, Dubonnet, Graham White et Sommer

Nous avions déjà commencé à ne plus nous étonner des exploits des aviateurs qui, chaque jour, prennent un malin plaisir à dépasser les prouesses de la veille. Toutefois ce n'est pas sans avoir ressenti à diverses reprises de délicieux frissons d'émotion que nous avons vu s'écouler la semaine dernière.

Je vous écris de Nice, où je viens de vivre des minutes que je n'oublierai jamais. J'ai assisté, au cours de ce meeting, à des prouesses incomparables et j'en viens à me demander ce que peuvent avoir dans le corps des hommes comme Latham, Van den Born, Duray, Effimoff, Olierlargesetc... qui ignorentle danger et qui se jouent des éléments avec la folle insouciance que, seule, légitime la perfection de leurs appareils.

Lorsqu'on a assisté à la première course d'aéroplanes qui vient de se disputer au-dessus de la mer, lorqu'on a vu tous ces oiseaux se livrer une chasse effrénée dans l'atmosphère, on est obligé de saluer bien bas ces glorieux héros, risquant leur existence avec une désinvolture qui nous a tous émerveillés.

Les deux Croisières d'une part, le Prix de Hauteur d'autre part ont été les épreuves qui nous émotionnèrent le plus. Dans l'épreuve d'altitude, sur un aréodrome de dimensions pourtant restreintes, Latham et Chavez sont parvenus à dépasser les plus grandes hauteur atteintes, en concours, dans des meetings officiels : Latham a dépassé 656 mètres, Chavez 644. Mais ce qui fut absolument merveilleux, ce fut le duel des deux aviateurs luttant pour la première place.

Chavez venait de terminer la réparation de son appareil, abîmé au cours du meeting, lorsqu'un quart d'heure après, n'ayant même pas eu le temps de le vérifier en détail, l'ancien champion pédestre s'élevait et montait, montait toujours en larges spirales, gagnant entre quarante et cinquante mètres par tour, Latham prend alors le départ et se précipite à la poursuite de son camarade. Il semble qu'il va le rejoindre. Mais Chavez ne veut pas se laisser rattraper. Les deux oiseaux donnent tout ce qu'ils peuvent. Peu à peu, ils deviennent des points invisibles. Cependant Latham atteint Chavez. Un coup de sirène : c'est Chavez qui le lance, indiquant ainsi que Latham vient de le passer.

A la descente de son appareil, je tins à féliciter Chavez de son exploit. Je le trouvais calme, très calme, plus calme que le plus sceptique de tous les spectateurs : car nous étions tous sous le coup de la plus folle émotion à la vue de ces deux oiseaux que le moindre accident pouvait écraser à nos pieds.

Chavez nous parle Avec quelques confrères, nous interrogeâmes Chavez :

« Je ne puis vous exprimer la beauté du spectacle auquel je viens d'assister. Latham volait à mes côtés. Le champ de courses semblait tout petit. Nous étions pris dans un tourbillon de vent continu si bas que nous avions toujours vent arrière et que nous ne pouvions monter.

Mais soudain j'eus un moment de stupeur et d'effroi : à cent mètres de moi, je vois Latham mettre la main sur son radiateur, sa pompe réparée à la hâte devait lui jouer des tours. Alors il lève les deux bras au ciel et son appareil semble tomber à pic. Je ferme instinctivement les yeux et, en les rouvrant, je vois Latham voguant paisiblement bien au-dessous de moi. Il n'avait fait que du vol plané. Alors je montai encore. Mais mon baromètre s'était arrêté et n'indiquait que jusqu'à 610 mètres. Confiant dans les juges, je continuai à évoluer en hauteur, dans l'inconnu. »

Ce n'est qu'à une nouvelle tentative que Latham parvint à 656 mètres et lorsqu'il connut le résultat, il vint à Chavez la main tendue et lui dit :

— Nous sommes dead-heat. Une différence de 12 mètres à de pareilles hauteurs ne devrait pas compter.

Le jury ne voulut pas cependant donner suite à cette chevaleresque proposition. Et bénis soient les deux héros qui nous procurèrent dans leur envolée une heure de frisson qu'on ne saurait oublier.

Les croisières nous réservaient de nouvelles émotions. Les pronostics les plus optimistes n'avaient jamais pu supposer que tous les aviateurs parviendrait à accomplir le premier jour 24, le second 27 kilomètres au-dessus de la mer dans un voyage aller et retour. Il en est même qui, trouvant que ce trajet n'était pas suffisant, le recommencèrent : Rolls dans l'étape Nice-Cap Ferrat-Nice passa ainsi de la sixième à la seconde place. Le second jour dans la croisière Nice Antibes-Nice, il fait deux voyages de suite, ainsi que Latham qui, dans un troisième parcours, tombe à la mer devant Juan-les-Pins et attend patiemment, assis sur son appareil qu'on vienne le repêcher.

Effimoff, dans la première partie du meeting, Latham dans la seconde se sont taillés la part du lion. Ce fut le match du Liplan et du monoplan, du Farman et de l'Antoinette. Terminons-en avec Nice en donnant le palmarès de la semaine. Effimoff gagne 75.826 fr. 65 : Latham, 59.326 fr. 65 ; Van den Born, 26.500 fr. ; Duray, 18.826 fr. 65 ; Chavez, 12.326 fr. 65 ; Rolls, 5.326 fr. 65 Rawlinson, 2.000 francs. Quant à Métrot qui avait glané la majorité des prix au meeting d'Héliopolis, il ne remporte que 826 fr. 65.

La tentative de Graham White. Notre excellent photographe Robert Caudrilliers représentait La *Vie au Grand Air* en Angleterre pour la tentative de Londres-Manchester par Graham White. Nos lecteurs verront plus loin les intéressants documents qu'il nous a adressés. Graham White a échoué. Mais cet échec est cependant l'un des plus beaux succès remportés en aviation. En deux étapes, le pilote du biplan Farman avait franchi 185 kilomètres. Il avait d'abord atterri à Rugby, suivant l'ordre de marche réglé à l'avance, puis des ratés du moteur l'obligèrent à descendre près de Lichfield, où il attendit le moment favorable pour terminer son épopée. Malheureusement le vent et la pluie voulurent se venger et l'empêchèrent de mener sa tentative à bonne fin. Nullement découragé, l'aviateur fera un nouvel essai. Paulhan également va entrer en lice, sans oublier Emile Dubonnet, qui va partir là-bas pour tenter de décrocher la timbale. Avec trois compétiteurs semblables, je ne serais nullement étonné si le prix de 250.000 francs attaché par le *Daily Mail* au trophée Londres-Manchester était gagné, lorsque paraîtront ces lignes.

La Traversée de Paris. Je viens de parler d'Emile Dubonnet, et c'est par le récit de sa prouesse que je terminerai cet article, non sans avoir rendu hommage au vol splendide que vient d'accomplir Roger Sommer, emmenant trois personnes avec lui dans les airs.

Emile Dubonnet a offert aux Parisiens la vision imprévue d'un homme-oiseau traversant Paris dans toute sa longueur. Avec son monoplan Tellier, il a sillonné le ciel de Paris dans un vol angoissant. Parti de la villa Draveil, il a atterri sur la pelouse de Bagatelle 35 minutes après, malgré le vent et le temps menaçant. Il a suivi les quais de la Seine, les Champs-Elysées, passant au-dessus de nos bureaux. Comme il avait eu l'obligeance de nous prévenir, nous avons pu prendre de notre toit le cliché unique que nous publions en couverture. Puis il a suivi l'avenue du Bois-de-Boulogne et s'en est allé se poser légèrement, doucement, sur la pelouse de Bagatelle, avec une tranquillité qui n'était guère en rapport avec l'émotion qu'il avait suscitée sur son passage.

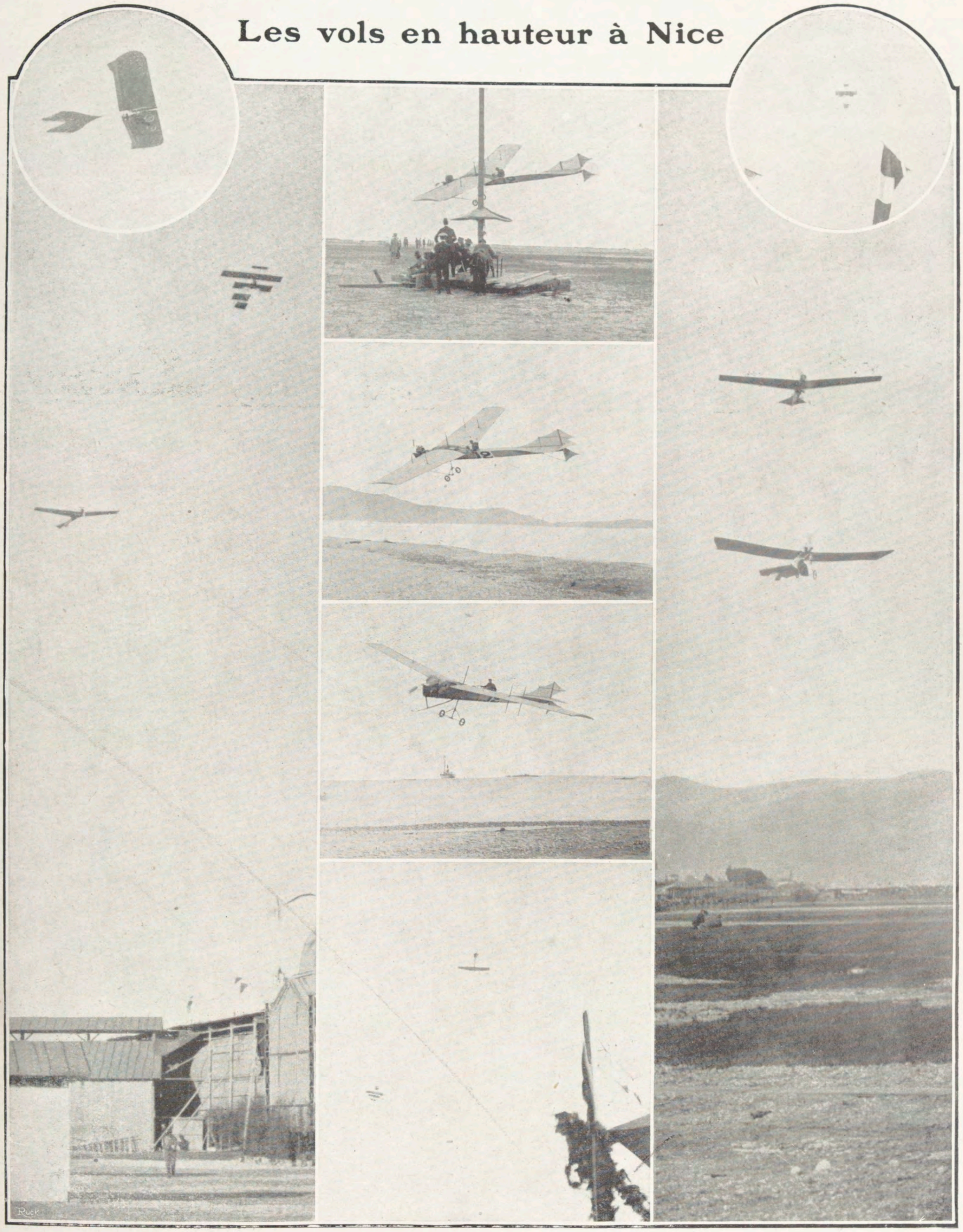
Un de nos collaborateurs a pu interviewer Emile Dubonnet à sa descente d'aéroplane. Et voilà comment le jeune aviateur a raconté sa prouesse :

« Après avoir piqué droit sur Villeneuve-Saint-Georges, je passais au-dessus des usines Brasier, et, par Ivry, je franchissais les fortifications, me dirigeant vers la Seine. J'arrivais ainsi à l'île Saint-Louis. Près de Notre-Dame, des remous de vent venaient m'inquiéter. Je suis les quais, longeant le quai d'Orsay et les Tuileries. Arrivé place de la Concorde, je prends les Champs-Elysées et passe à gauche de l'Arc-de-Triomphe pour m'engager ensuite dans l'avenue du Bois. Le Bois, le Tir aux pigeons, Bagatelle, je fais un tour et m'en vais me poser sur la pelouse sans la moindre difficulté. J'ai volé à une altitude variant de 50 à 100 mètres et je suis même descendu un moment à 30 mètres du sol. Il est plus facile de voler au-dessus de Paris qu'à travers la campagne : il est impossible de s'égarer. Voilà : c'est tout. »

Que dire de plus ? Ce sont là prouesses qui parlent assez par elles-mêmes. C'est simple, c'est beau, leurs auteurs sont des héros. Nous ne pouvons ne dire plus long.

MARCEL VIOLLETTE.

Les vols en hauteur à Nice



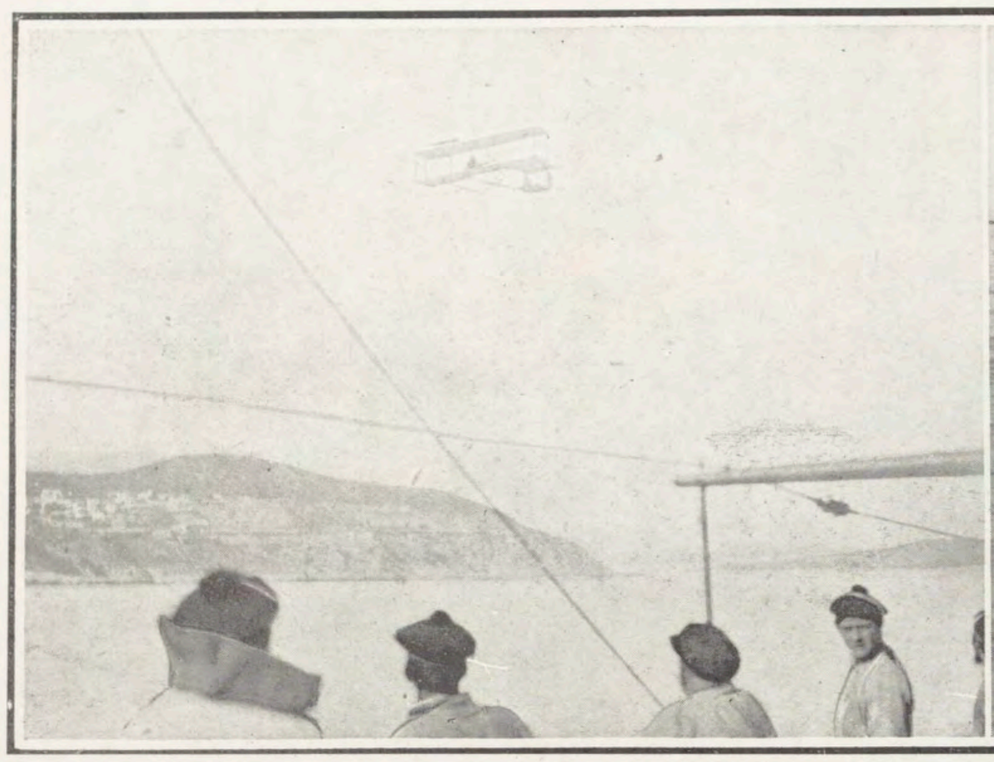
Le match Chavez-Latham.
Chavez, qui atteindra 644 mètres, est poursuivi par Latham, qui montera à 656 mètres dans le prix de l'altitude. En haut, Grade.

Les phases du vol en hauteur.
Latham s'élève rapidement et rejoint Chavez. En bas, les deux téméraires aviateurs à plus de 600 mètres d'altitude.

Un match aérien.
Latham et Olieslaegers, champions du monoplan, luttent de vitesse dans le prix du tour de piste. En haut, Chavez à 640 mètres.

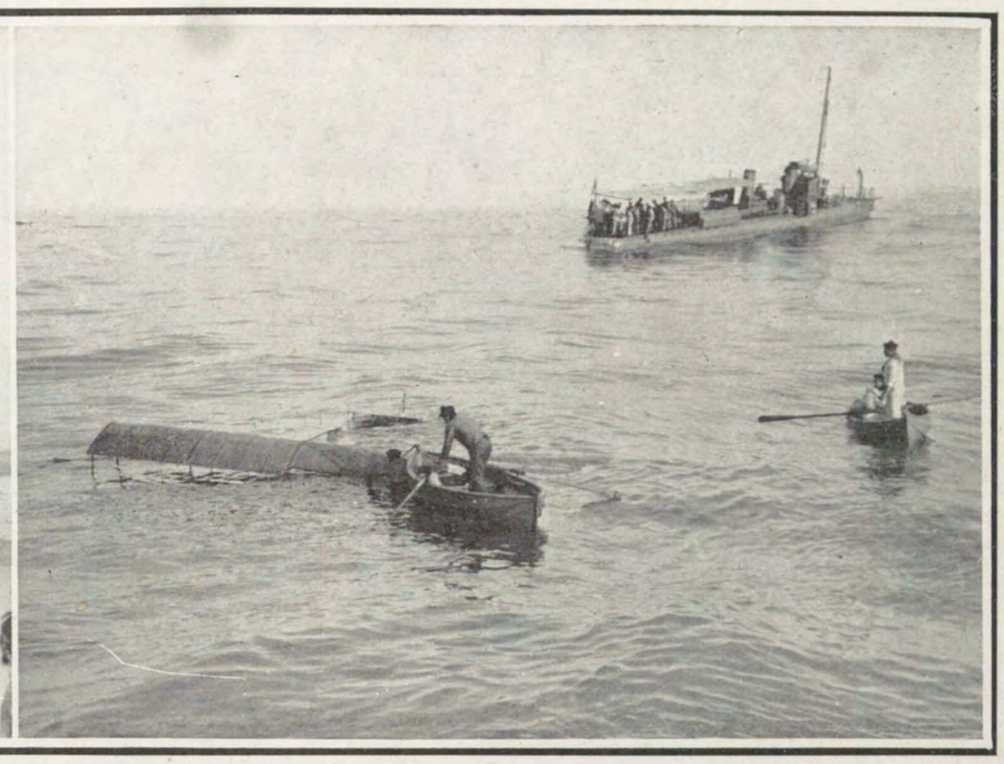
Photographies de nos envoyés spéciaux.

LA PREMIÈRE COURSE D'AÉROPLANES



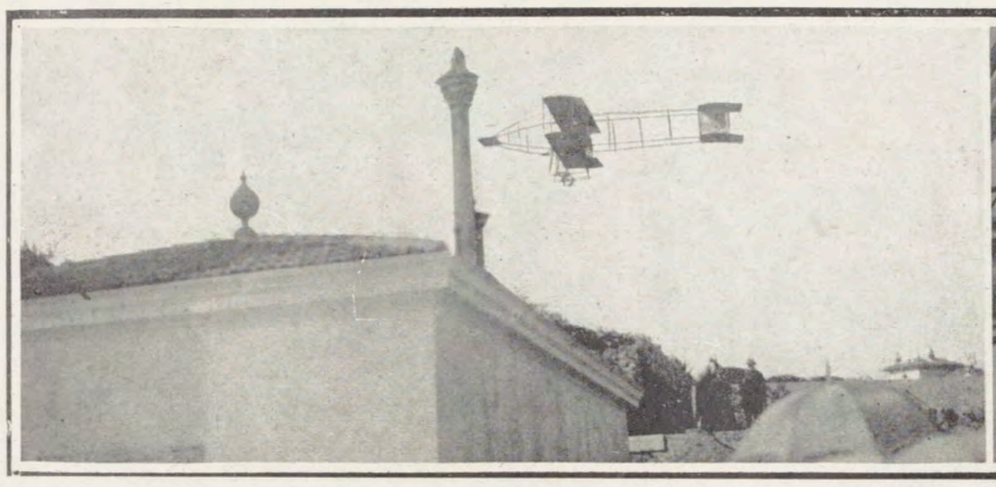
Effimoff au-dessus du torpilleur.

Effimoff, le grand vainqueur du meetng de Nice, n'a pu mieux faire que finir cinquième dans la croisière du cap Ferrat.



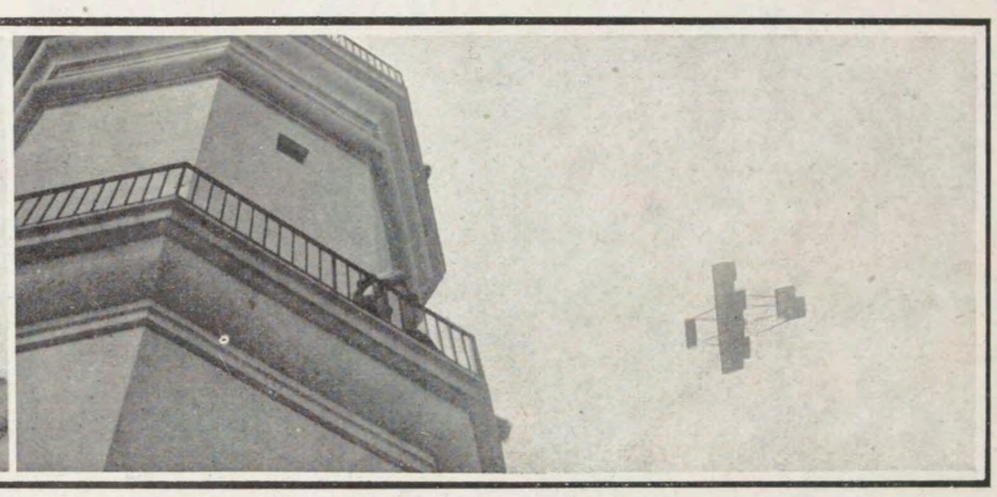
L'accident de Riemsdyck.

A 2 mill·s du cap Ferrat, de Riemsdyck tombe à la mer. Il est recueilli par un torpilleur qui sauve son appareil.



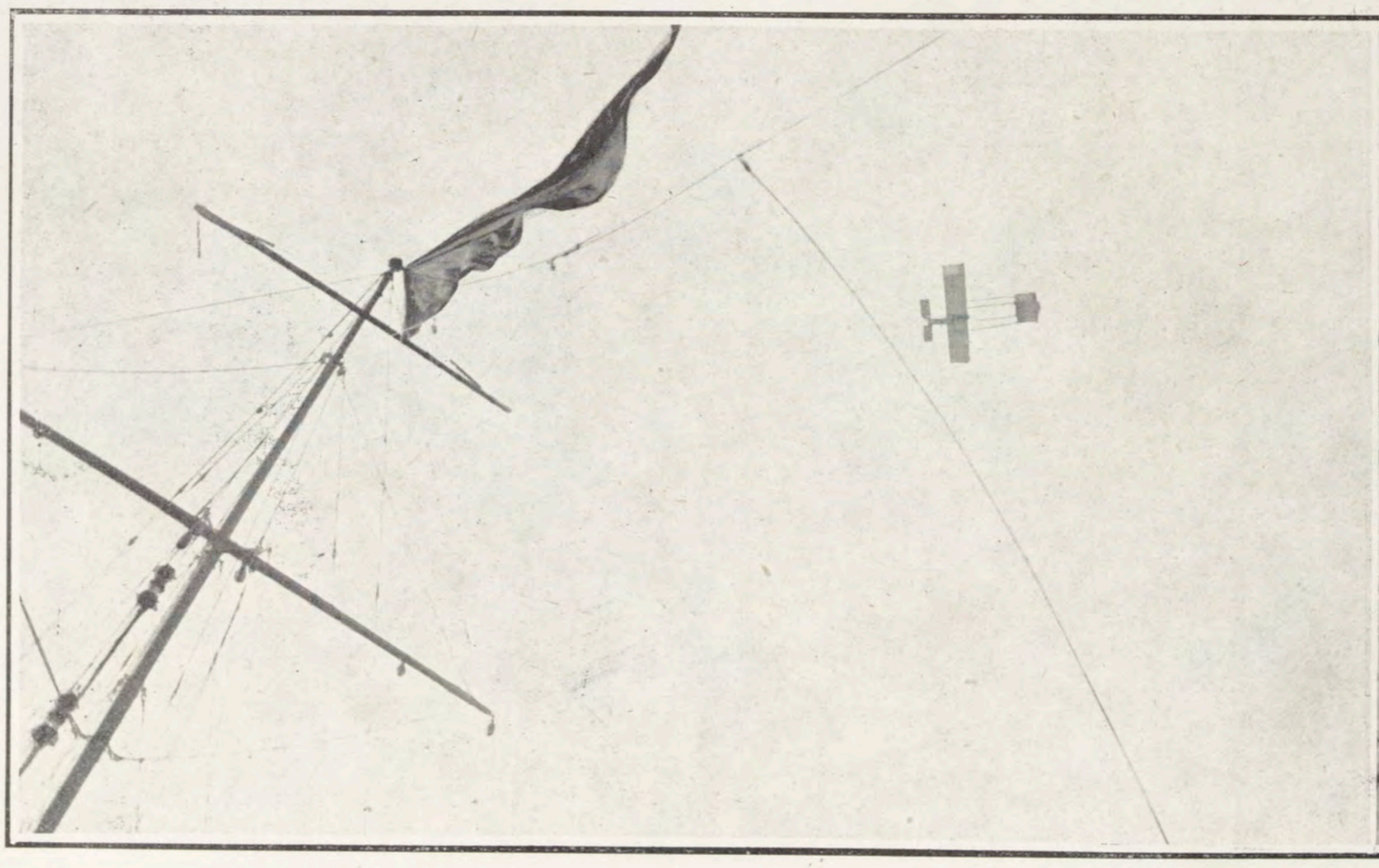
Duray passe au-dessus des bâtiments du phare.

Duray s'est classé deuxième en 18m. 36s., à 2m. 49s. 2/5 derrière Latham et devant Rolls et Van den Born. (Détail technique : Magnéto Bosch).



Chavez vire au Phare du Cap Ferrat.

Chavez s'est classé sixième, couvrant les 24 kilomètres du parcours Nice-Cap Ferrat-Nice en 20 m. 25 secondes. (Détail technique : Magnéto Bosch).



Métrot au-dessus du torpilleur.

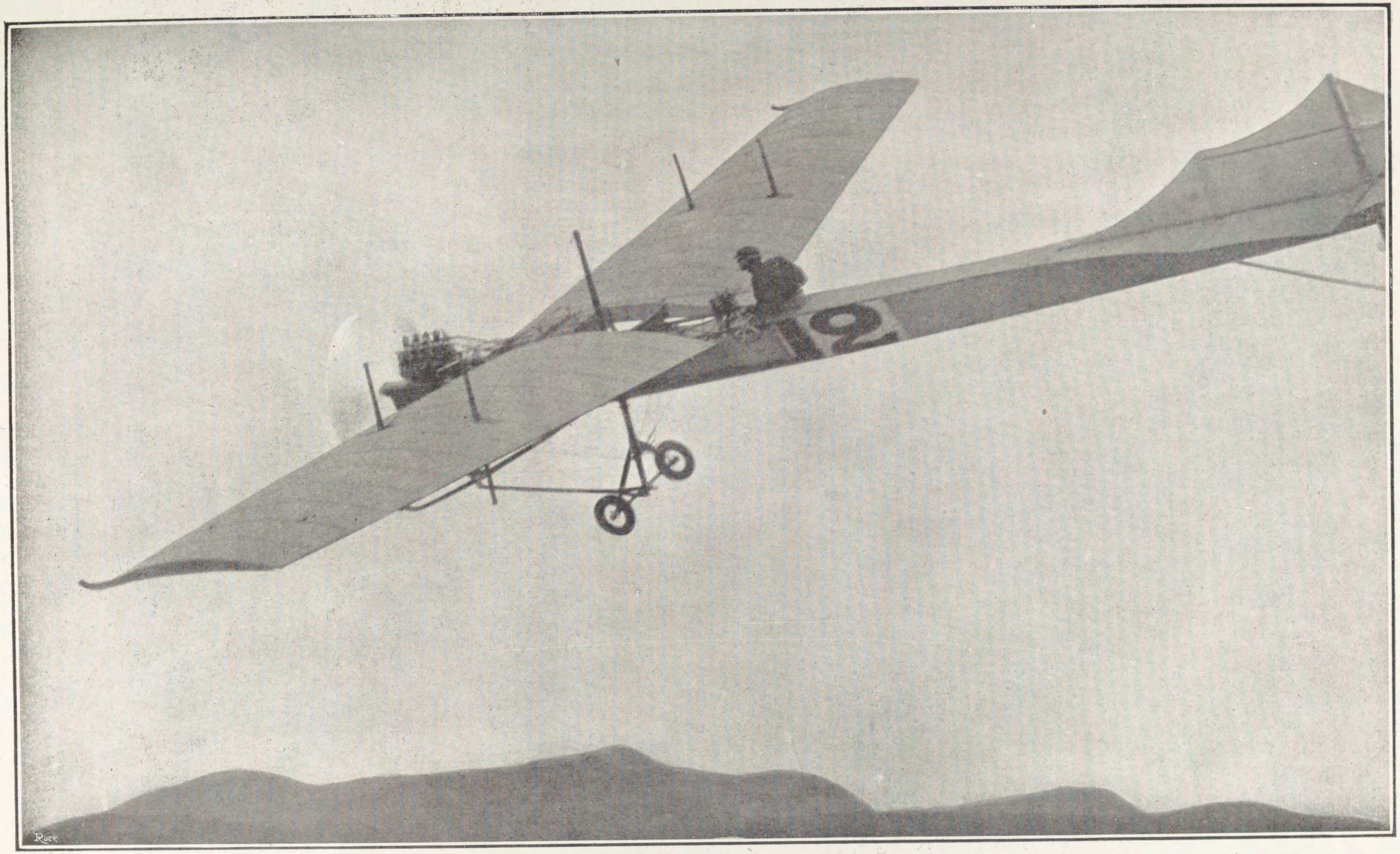
Mètrot, la révélation d'Héliopolis, termine huitième en 21 m. 54 s. derrière Rolls, septième pour le temps de son premier essai en 20 m. 28 s. 1/5. (Détail technique : Magnéto Bosch).

L'utile précaution.

Simons muni de la brassière de sauvetage Perrin photographie.

La Vie au Grand Air

LATHAM VIRE AU-DESSUS DES FLOTS



LATHAM REMPORTE LA CROISIÈRE NICE-CAP-FERRAT-NICE

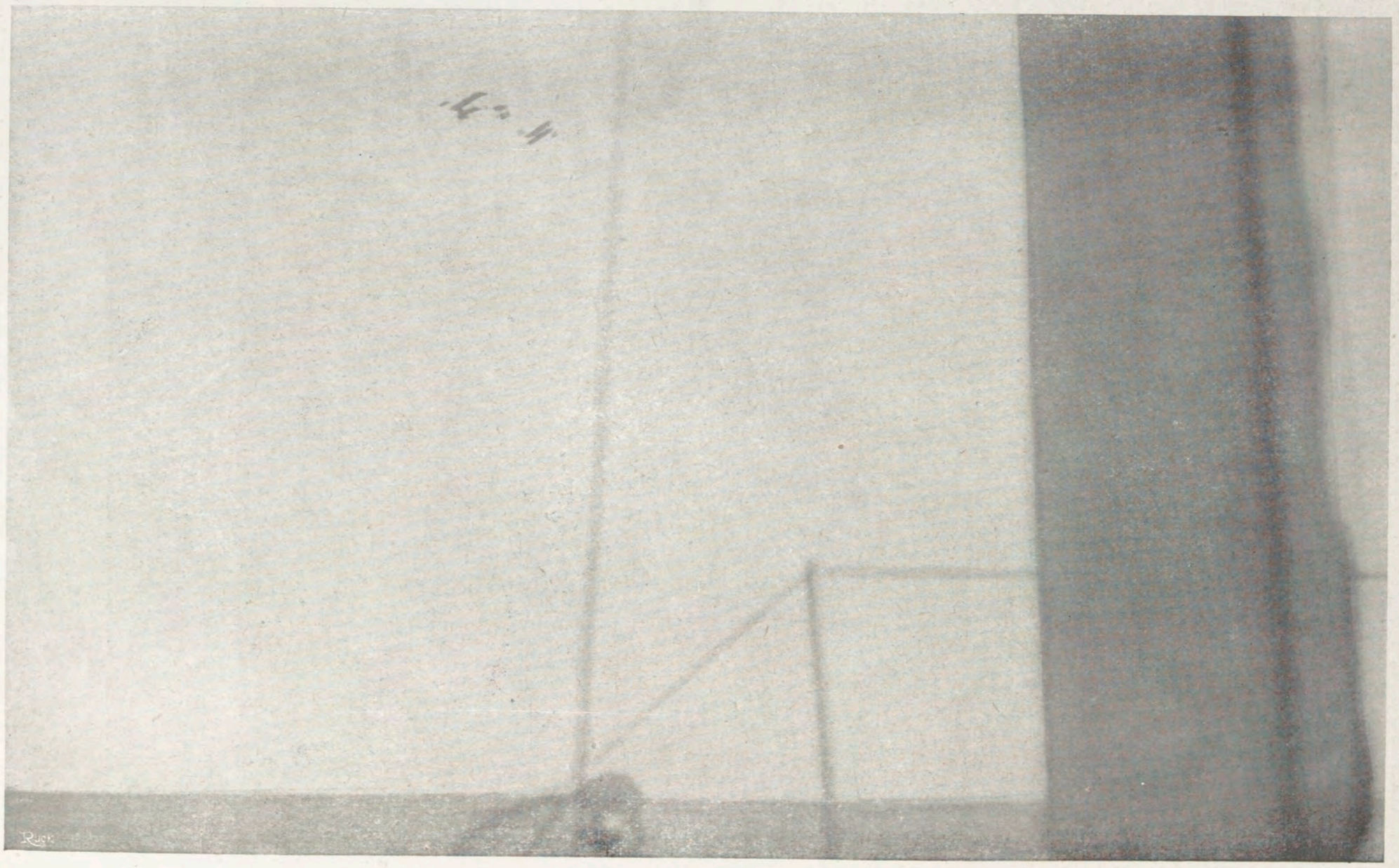
Dans les croisières du meeting niçois, le fameux Latham a pris sa revanche sur les flots qui lui avaient été défavorables lors de la traversée de la Manche. Les étapes Nice-Cap-Ferrat-Nice et Nice-Antibes-Nice constituaient les premières courses d'aéroplanes qui aient été organisées. C'est dire l'intérêt qu'elles suscitèrent. Le téméraire Latham y remporta un triomphal succès. A 100 mètres d'altitude, il accomplit le parcours de la première étape en 16 m. 46 s. 3/5 devant Duray deuxième en 18 m. 36 s. et celui de la seconde en 20 m. 16 s. devant Effimoff.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

LA CROISIÈRE NICE-ANTIBES-NICE

Latham au-dessus d'Antibes.

Latham s'est adjugé la première place comme la veille, couvrant le parcours en 20 m. 16 s. Effimoff se classe second en 20 m. 44 s. 2/5, Duray, 3e, en 21 m. 40 s. 2/5, puis Chavez (26 m. 39 s.), Rolls (26 m. 42 s. 3/5) et Métrot (31 m. 48 s. 1/5). Latham, Effimoff et Chavez firent deux parcours, Rolls, trois. Latham, au cours d'un troisième essai dut descendre en mer et son appareil fut ramené à la rame dans le port d'Antibes.



Chavez lutte de vitesse avec Rolls.

Rolls prit le départ le premier pour la croisière Nice-Antibes et retour (27 kil.) suivi par Chavez et Latham. Celui-ci passa vite en tête, tandis que Rolls et Chavez luttaient ensemble. C'est du Mercèdès II, le yacht si rapide de M. Jellinck, que notre photographe Simons a pris ce cliché.

DU CYCLISME A L'AVIATION

VAN DEN BORN AU-DESSUS DES FLOTS

L'ancien champion cycliste Van den Born, pour ses véritables débuts d'aviateur devant le public français, a accompli des performances remarquables, à Nice : second du Prix de la Totalisation des distances, vainqueur du Prix des Passagers, etc., il a en outre accompli le voyage de Nice à Monte-Carlo et retour, volant pendant 36 minutes au-dessus de la mer. (Détails techniques : Moteur Gnôme, magnéto Bosch).

LES TRIOMPHATEURS DE L'AIR

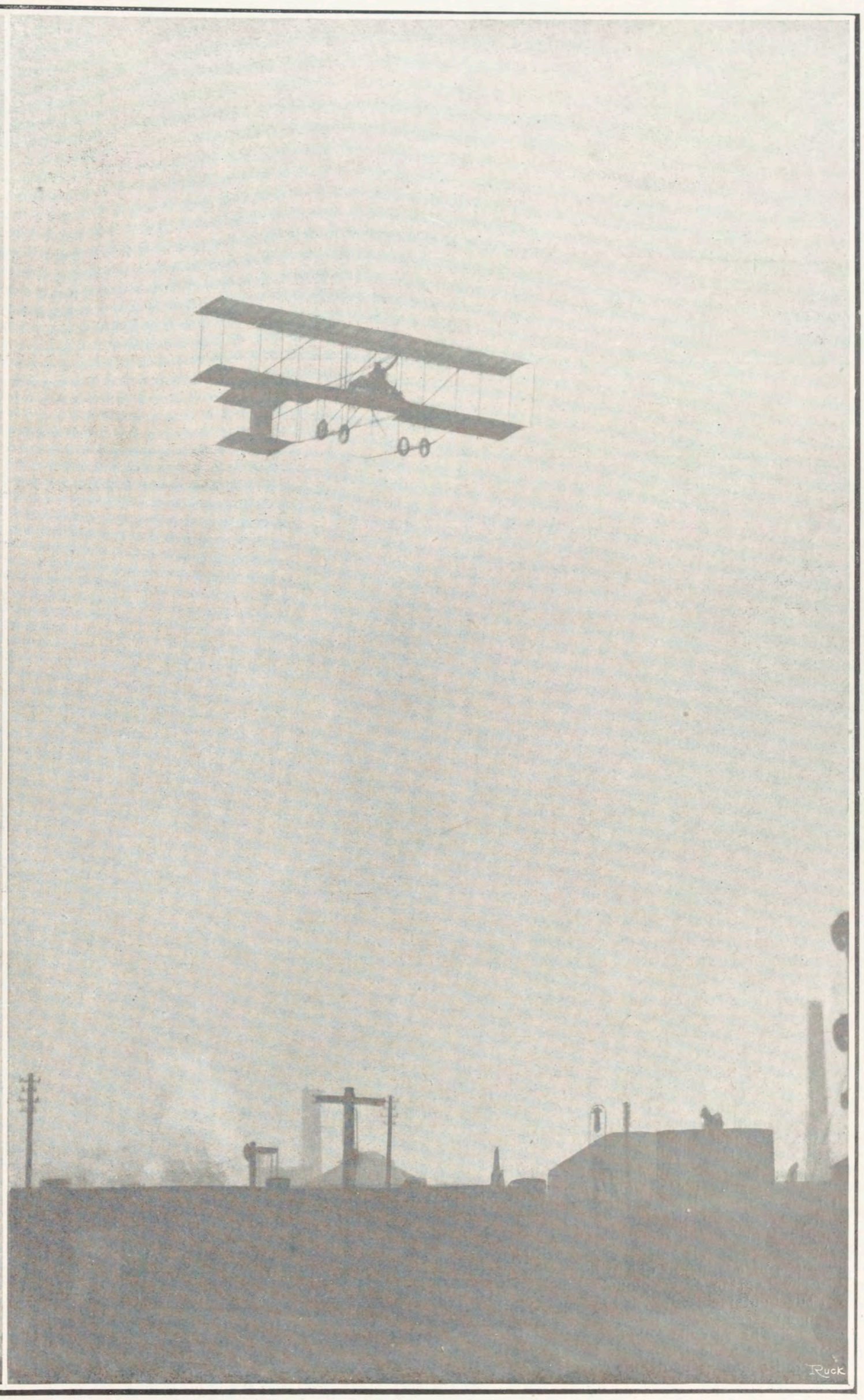
Emile Dubonnet au-dessus de la place de la Concorde.

Le samedi 23 avril, Emile Dubonnet partait à 2 h. 50 de Draveil, près Juvisy, pilotant le monoplan qu'il avait conduit à la victoire dans le prix de la Nature. Il se dirigeait vers Paris qu'il traversait dans toute sa longueur. Il atterrissait à 3 h. 25 m. sur la pelouse de Bagatelle, après avoir renouvelé, en la dépassant encore, la prouesse fameuse du comte de Lambert. Il tentait d'effectuer le voyage de retour, mais le temps l'obligeait à abandonner son projet.

Latham vire aut

Les deux dernières journées du meeting de ice Nice-Cap Ferrat-Nice (24 kilomètres), l'autre ir la première fois que se donnait une course d'aéropla A bord de son monoplan, il se classa premier des en 16 m. 46 s. 3/5t p

DUBONNET, LATHAM, G. WHITE



Graham White tente Londres-Manchester. Photographies de nos envoyés spéciaux.

Le 23 avril fut un jour heureux pour les aviateurs. Si Graham White n'a pas réussi le raid Londres-Manchester (297 kilomètres en moins de 24 heures avec deux escales seulement), il a néanmoins accompli une performance absolument remarquable, réussissant à voler de Londres à Tamworth, soit près de 200 kilomètres. Il avait l'intention de terminer son voyage dans les délais voulus, mais une bourrasque l'en empêcha et il dut abandonner (Détail technique : Magneto Bosch.)

…are du cap Ferrat.

…comportaient deux croisières, l'une sur le parcours …parcours Nice-Antibes-Nice (27 kilomètres). C'était …dessus de la mer. Le triomphateur fut Latham. …aux épreuves pour l'étape Nice-Cap Ferrat-Nice, …1 seconde, en 20 m. 16 s.

Photographie de notre envoyé spécial.

D'ORLÉANS A CHALONS EN AÉROPLANE

L'aéroplane vient d'atterrir à Pouan.

Paulhan, qui a pris à Chevilly la place de Farman, vole de Chevilly à Pouan 180 kilomètres, et descend pour se renseigner sur le sort de ses amis qui le suivent en automobile.

Une défaillance de l'auto convoyeuse.

Si l'aéroplane n'a plus de panne, l'automobile en a encore. Farman qui suit Paulhan s'en aperçoit et a recours à un cheval pour le remorquer.

Farman retrouve Paulhan.

Ce n'est que le lendemain à Arcis-sur-Aube, que Farman retrouva Paulhan et le félicita de son magnifique exploit.

Paulhan après sa campagne américaine nous est revenu encore plus étonnant et plus audacieux. Il a accompli en deux jours le raid Chevilly-Mourmelon soit 270 kilomètres.

Nos aviateurs sont décidément extraordinaires, à peine a-t-on enregistré une prouesse de l'un d'eux, qu'un autre vient nous étonner par un exploit plus remarquable encore. Quand Farman accomplit son raid merveilleux d'Etampes à Orléans avec le photographe de *la Vie au Grand Air*. on pouvait croire qu'il s'en tiendrait la et que son biplan reprendrait paisiblement, à la suite d'une automobile, le chemin de son garage ; ce n'était pourtant guère son idée, puique Paulhan, le lendemain, prenait le levier du rapide appareil qui avait passé la nuit à Chevilly attaché à des piquets et mettait le cap sur Fontainebleau pour rejoindre son garage non pas celui d'Etampes, mais bien celui de Mourmelon; c'est donc 270 kilomètres qu'il se proposait de franchir ; malgré le vent capricieux qui soufflait, Paulhan s'élevait rapdement suivi en automobile par sa femme, le photographe de la *Vie au Grand Air* et, Farman. Mais tandis que le biplan filait sans défaillance en bordure de la forêt de Fontainebleau, l'automobile restait en panne ce qui explique pourquoi nous n'avons pu donner de clichés du raid Chevilly-Arcis-sur-Aube, et ses passagers furent forcés de passer la soirée à Fontainebleau, cependant que Paulhan arrivé depuis 5 heures, du soir à Pouan, petit village des environs d'Arcis, prenait ses dispositions pour protéger son appareil contre la curiosité de la population. Ce voyage de 180 kilomètres, accompli le plus facilement du monde, laisse songeur, mais ce n'était pas tout.

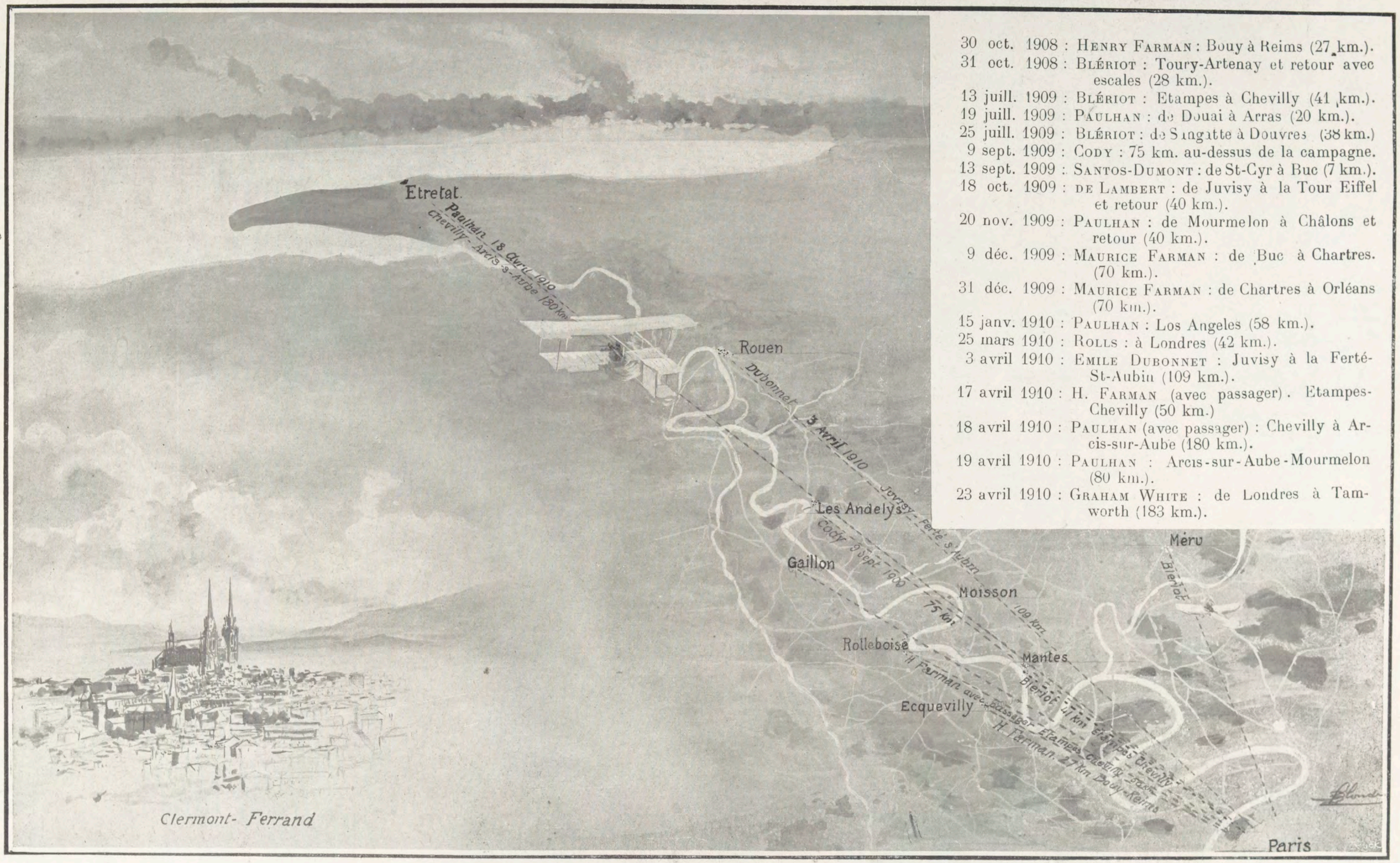
Le lendemain en effet, sans soin spécial au moteur, sans l'aide de mécaniciens, Paulhan s'enlevait à 11 heures 1/2 malgré une pluie assez forte qui l'aveuglait par moment, et montait à bonne hauteur pour bien découvrir sa route. Il traversait à toute allure Châlons-sur-Marne et, juste une heure après son envolée, il venait atterrir à Mourmelon, devant les hangars provisoires de l'Ecole Farman. On sait en effet que presque tous les garages d'aéroplanes de Mourmelon ont été détruits par un cyclone récent. Ainsi fut terminé le merveilleux voyage aérien à travers trois départements, par dessus des obstacles de toutes sortes. Et ne voulant pas s'endormir sur ses lauriers, Paulhan s'est engagé pour le voyage Londres-Manchester. qu'il aura peut-être effectué lorsque paraîtront ces lignes. F. T.

Comment l'appareil était maintenu au sol.

Le biplan a passé la nuit à l'abri d'un bois de sapins sans aucune bâche.

La Vie au Grand Air

LES VOYAGES AERIENS DE VILLE A VILLE



Clermont- Ferrand

30 oct. 1908 : HENRY FARMAN : Bouy à Reims (27 km.).
31 oct. 1908 : BLÉRIOT : Toury-Artenay et retour avec escales (28 km.).
13 juill. 1909 : BLÉRIOT : Etampes à Chevilly (41 km.).
19 juill. 1909 : PAULHAN : de Douai à Arras (20 km.).
25 juill. 1909 : BLÉRIOT : de Sangatte à Douvres (38 km.)
9 sept. 1909 : CODY : 75 km. au-dessus de la campagne.
13 sept. 1909 : SANTOS-DUMONT : de St-Cyr à Buc (7 km.).
18 oct. 1909 : DE LAMBERT : de Juvisy à la Tour Eiffel et retour (40 km.).
20 nov. 1909 : PAULHAN : de Mourmelon à Châlons et retour (40 km.).
9 déc. 1909 : MAURICE FARMAN : de Buc à Chartres. (70 km.).
31 déc. 1909 : MAURICE FARMAN : de Chartres à Orléans (70 km.).
15 janv. 1910 : PAULHAN : Los Angeles (58 km.).
25 mars 1910 : ROLLS : à Londres (42 km.).
3 avril 1910 : EMILE DUBONNET : Juvisy à la Ferté-St-Aubin (109 km.).
17 avril 1910 : H. FARMAN (avec passager). Etampes-Chevilly (50 km.)
18 avril 1910 : PAULHAN (avec passager) : Chevilly à Arcis-sur-Aube (180 km.).
19 avril 1910 : PAULHAN : Arcis-sur-Aube-Mourmelon (80 km.).
23 avril 1910 : GRAHAM WHITE : de Londres à Tamworth (183 km.).

STATISTIQUE DE TOUS LES PARCOURS DE VILLE A VILLE

Nous avons réuni dans cette page toutes les prouesses accomplies par les aviateurs dans leurs voyages de ville à ville. Imaginant qu'ils sont tous partis de Paris, nous avons indiqué à quel endroit ils se seraient respectivement arrêtés s'ils avaient tous pris comme but de leur vol Etretat, situé à 180 kilomètres de Paris. Seul, Graham White aurait dépassé cette ville, mais il convient de faire remarquer qu'il s'est arrêté une fois en route, dans son raid aérien. A gauche, Clermont-Ferrand, but du voyage imposé pour le Grand Prix Michelin, qui pourrait fort bien être gagné avant qu'il fût longtemps.

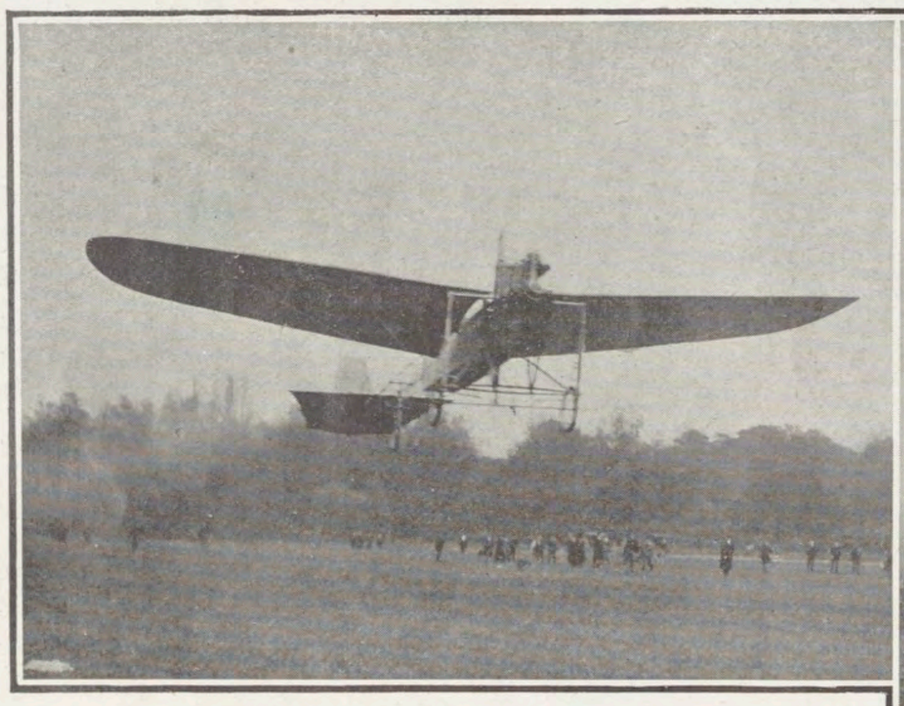
LE RAID JUVISY-BAGATELLE

Dubonnet au-dessus des Tuileries.

Dans sa splendide performance de Juvisy-Draveil à Bagatelle, Emile Dubonnet a traversé Paris dans toute sa longueur, suivant les quais et les Champs-Élysées, au grand émoi de la foule stupéfiée.

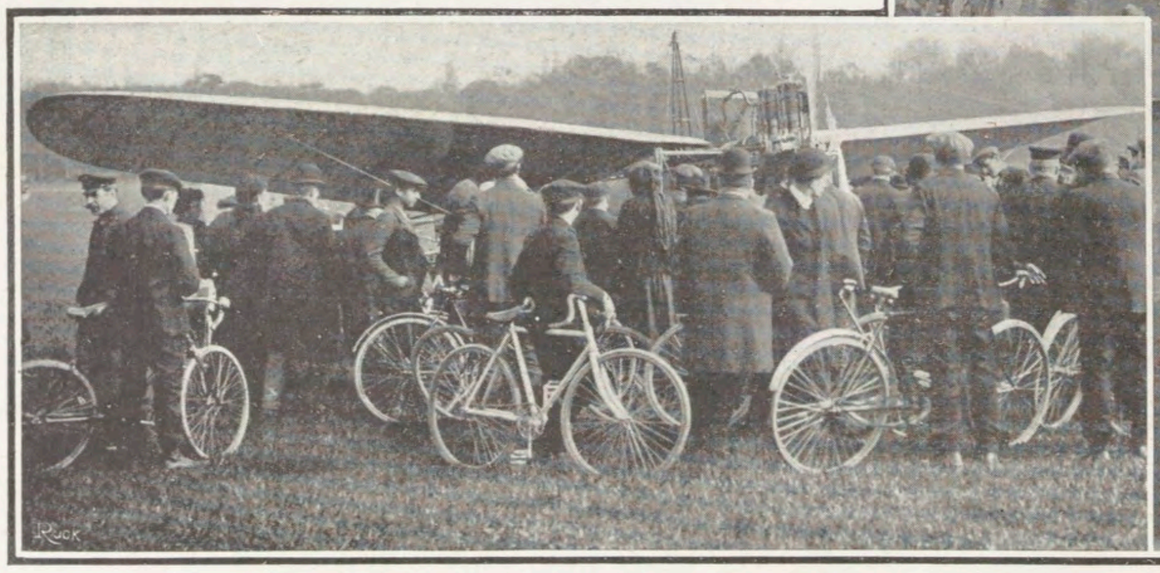
Après le triomphe.

Emile Dubonnet se repose avant de tenter de rentrer à Draveil.



L'arrivée à Bagatelle.

Le monoplan Tellier vient se poser doucement, sans un heurt, sur la pelouse de Bagatelle, terme du merveilleux voyage.



Le repos de l'oiseau.

Emile Dubonnet fut empêché par le vent de regagner Draveil par la voie des airs comme il en avait l'intention. (Détail technique : Magnéto Nilmelior.)

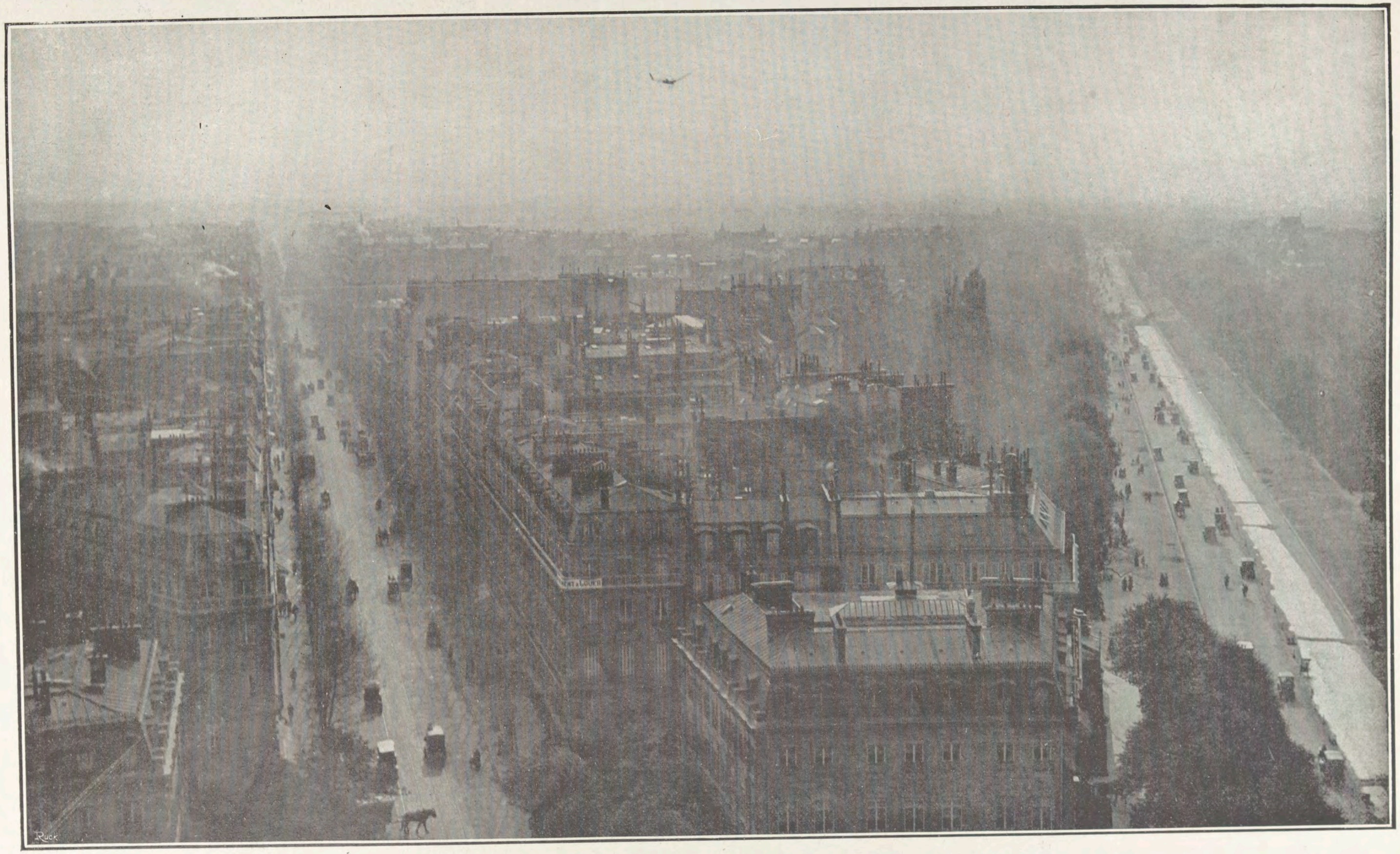
Vu de l'Arc-de-Triomphe.

Ce cliché, pris du haut de l'Arc-de-Triomphe, montre le monoplan de Dubonnet traversant Paris à 70 kil. à l'heure.

Voir pages 314 et 315.

La Vie au Grand Air

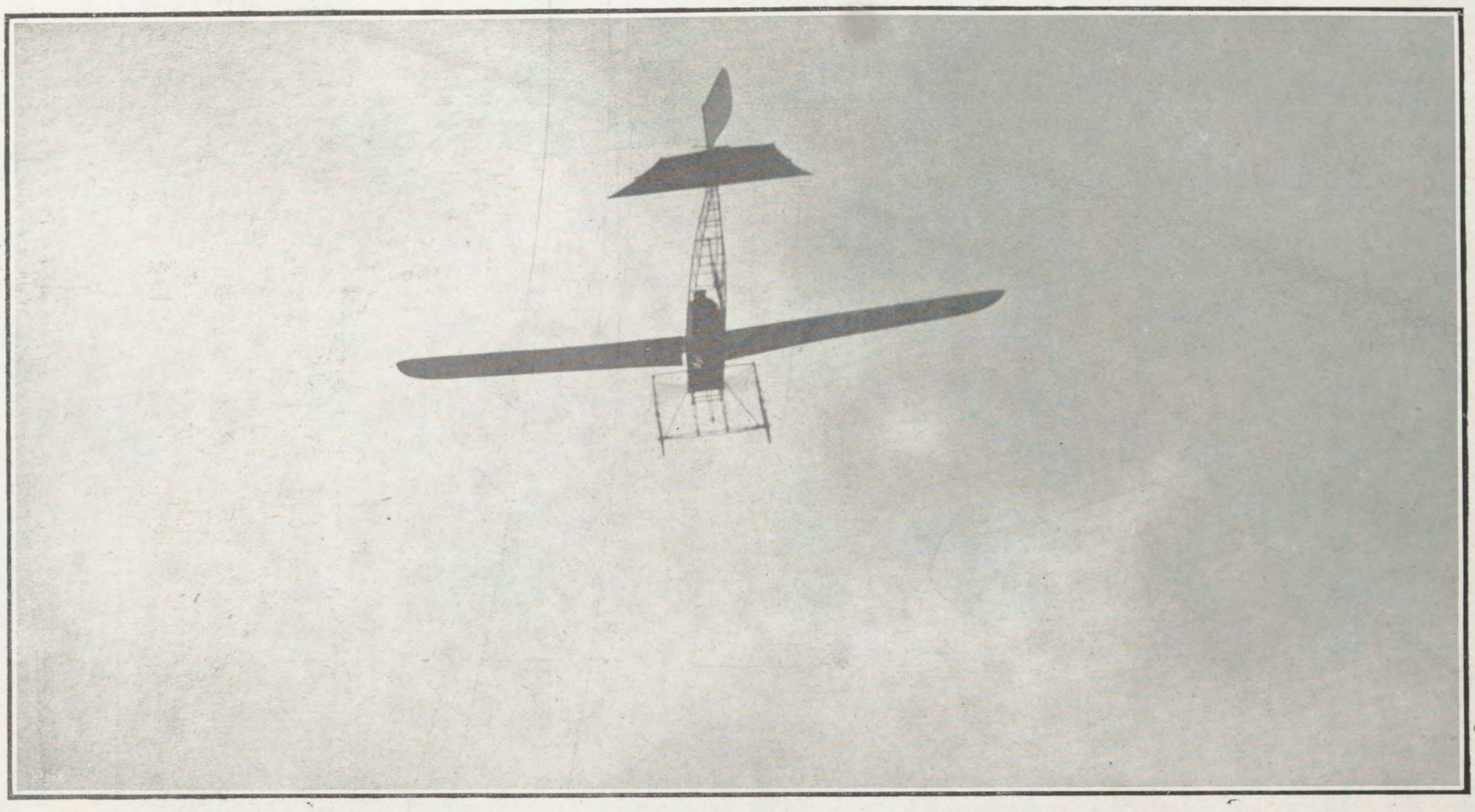
ÉMILE DUBONNET VOLE AU-DESSUS DE PARIS



L'AÉROPLANE ARRIVE AU BOUT DE SA COURSE

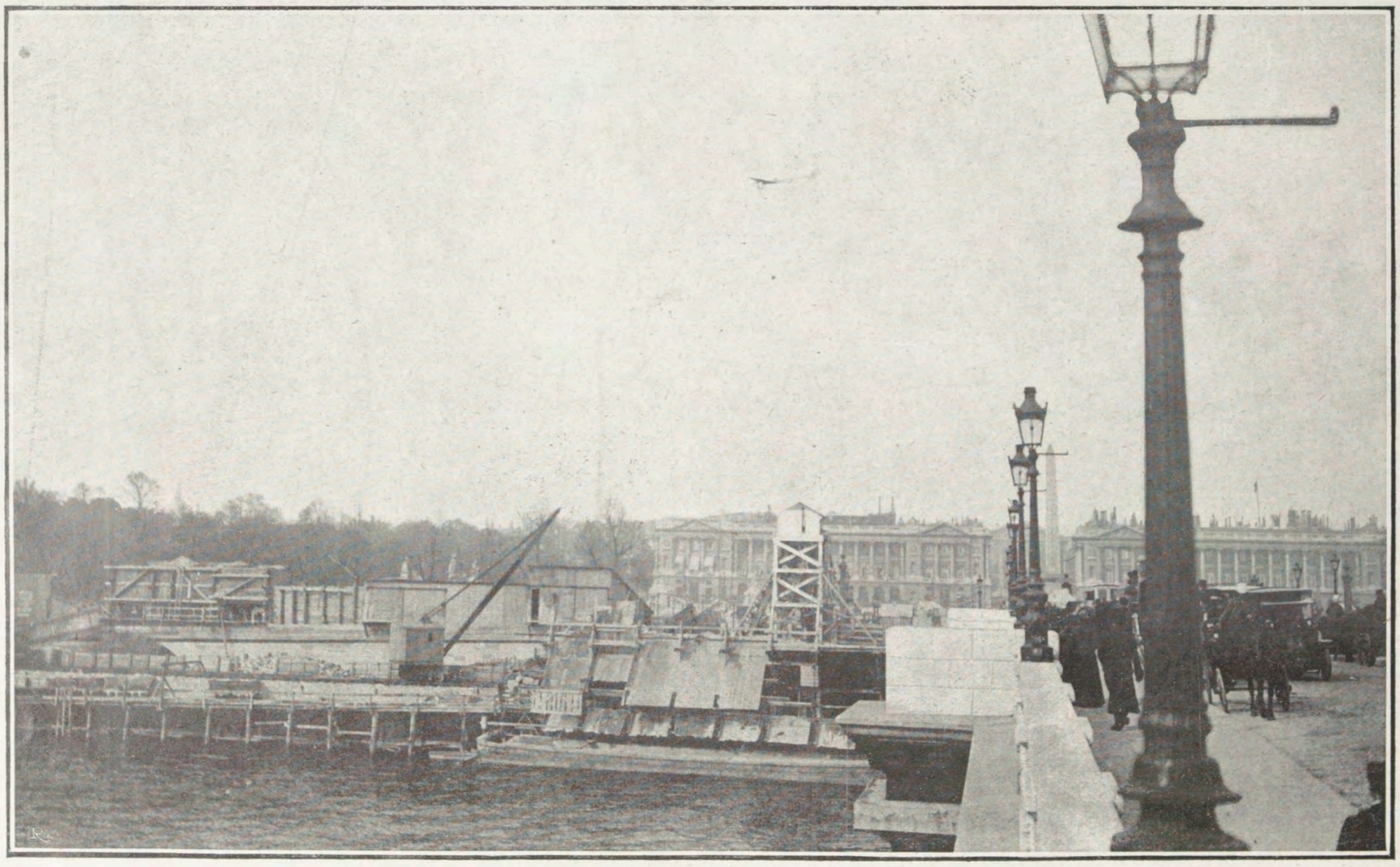
Le petit point noir qui traverse Paris à une vitesse de 70 kilomètres à l'heure et qui sème l'admiration sur son passage n'est autre que l'appareil d'Emile Dubonnet. Cet aviateur, célèbre aujourd'hui, ne savait pas conduire un aéroplane il y a deux mois. Pour ses débuts, il remporta le Prix de la Nature, accomplissant le premier voyage aérien de plus de 100 kilomètres en ligne droite. Puis, pour sa seconde sortie publique, il a renouvelé l'exploit du comte de Lambert avec encore plus d'audace, puisque c'est dans toute sa longueur qu'il a traversé Paris. (Détail technique : Magnéto Nilmelior).

LE TRIOMPHE D'ÉMILE DUBONNET



Le départ de Draveil.

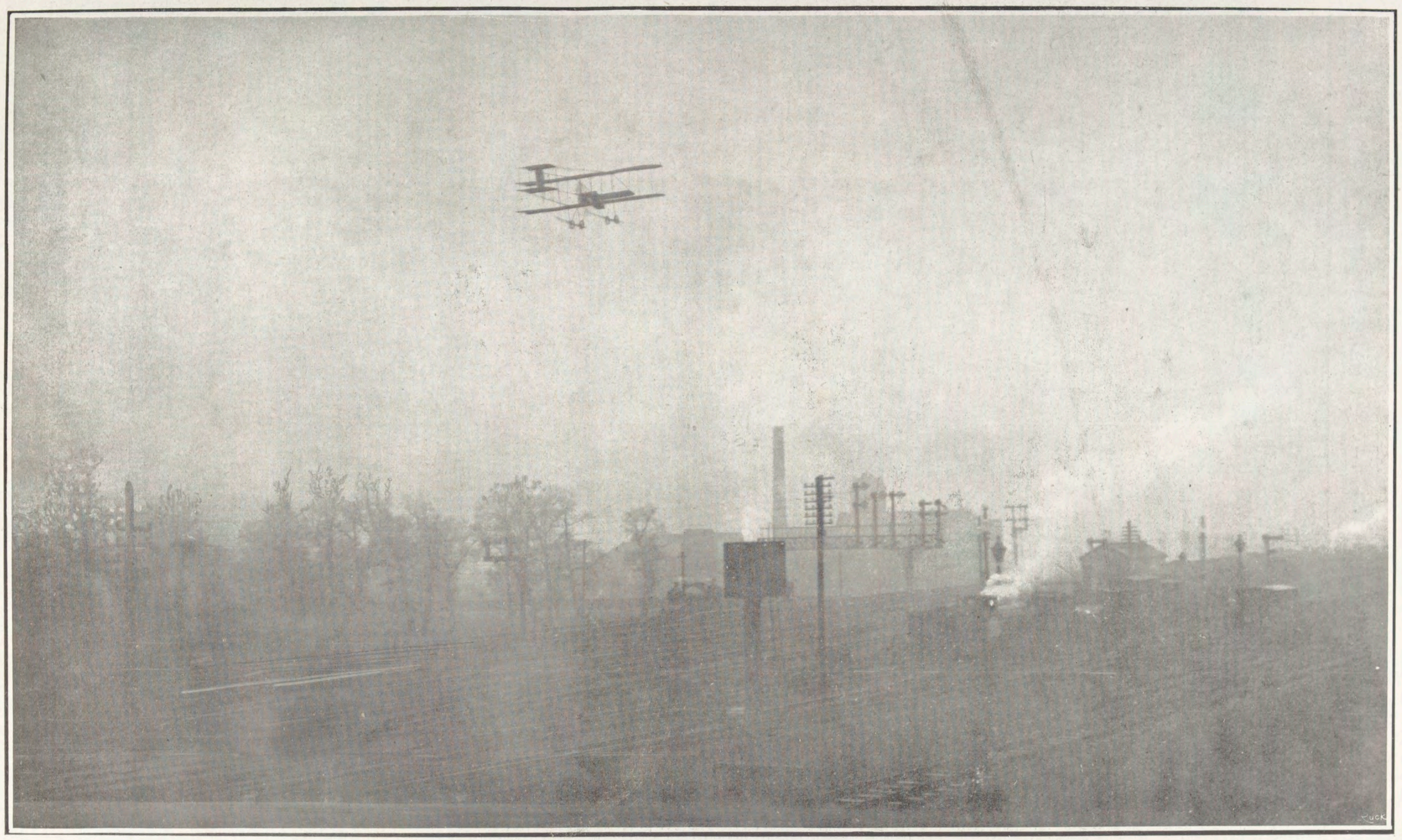
Parti de la villa Draveil, sur le plateau de Juvisy, à 2 h. 50, Emile Dubonnet s'élève aussitôt à 50 mètres d'altitude. Il atterrit sur la pelouse de Bagatelle à 3 h. 25, en vol plané. (Détail technique : Magneto Nilmelior.)



Au-dessus de la place de la Concorde.

Dès le départ, Emile Dubonnet piquait droit sur Villeneuve-Saint-Georges, il passait au-dessus d'Ivry, suivant la Seine jusqu'à la place de la Concorde où il s'engageait dans les Champs-Elysées, l'avenue du Bois, et enfin atterrissait à Bagatelle. (Détail technique : Magneto Nilmélior).

LA TENTATIVE DE LONDRES-MANCHESTER



GRAHAM WHITE PASSE AU-DESSUS DE WATFORD

L'Anglais Graham White a tenté le 23 avril d'accomplir le voyage Londres-Manchester (297 kilomètres) pour le prix du Daily-Mail *de 250.000 francs. L'aviateur doit effectuer ce parcours en 24 heures et ne pas s'arrêter plus de deux fois. Notre photographe, Robert Caudrilliers, qui a suivi le voyage de bout en bout dans l'automobile du* Daily-Mail, *avec Henri Farman, a pris ce cliché à 5 h. et demie du matin, alors que Graham White passait au-dessus de Watford. A Rugby, 133 kil. de Londres, fidèle à son plan, White faisait escale à 7 h. 20. Après s'être réchauffé, il repartait à 8 h. 25.*

Photographies de notre envoyé spécial.

GRAHAM WHITE ÉCHOUE

Graham White.

Le pilote du biplan Farman, qui vient de tenter le voyage Londres-Manchester, a fait ses études d'aviateur en France, à l'école de Pau. Après avoir conduit des Blériot, il s'est consacré aux H. Farman.

Une réparation.

A 9 h. 15, à Tamworth (188 kilomètres de Londres, 109 kilomètres de Manchester), des ratés du moteur causés par le froid obligeaient Graham White à s'arrêter pour régler son appareil.

L'attente du temps calme.

Mais, une fois le moteur réglé, le temps se brouille, le vent devient violent, empêchant toute tentative. Jusqu'à 4 heures du matin, Graham White attendra vainement que l'atmosphère se calme.

Photographie de notre envoyé spécial.

LIVERPOOL-TAMWORTH par GRAHAM WHITE

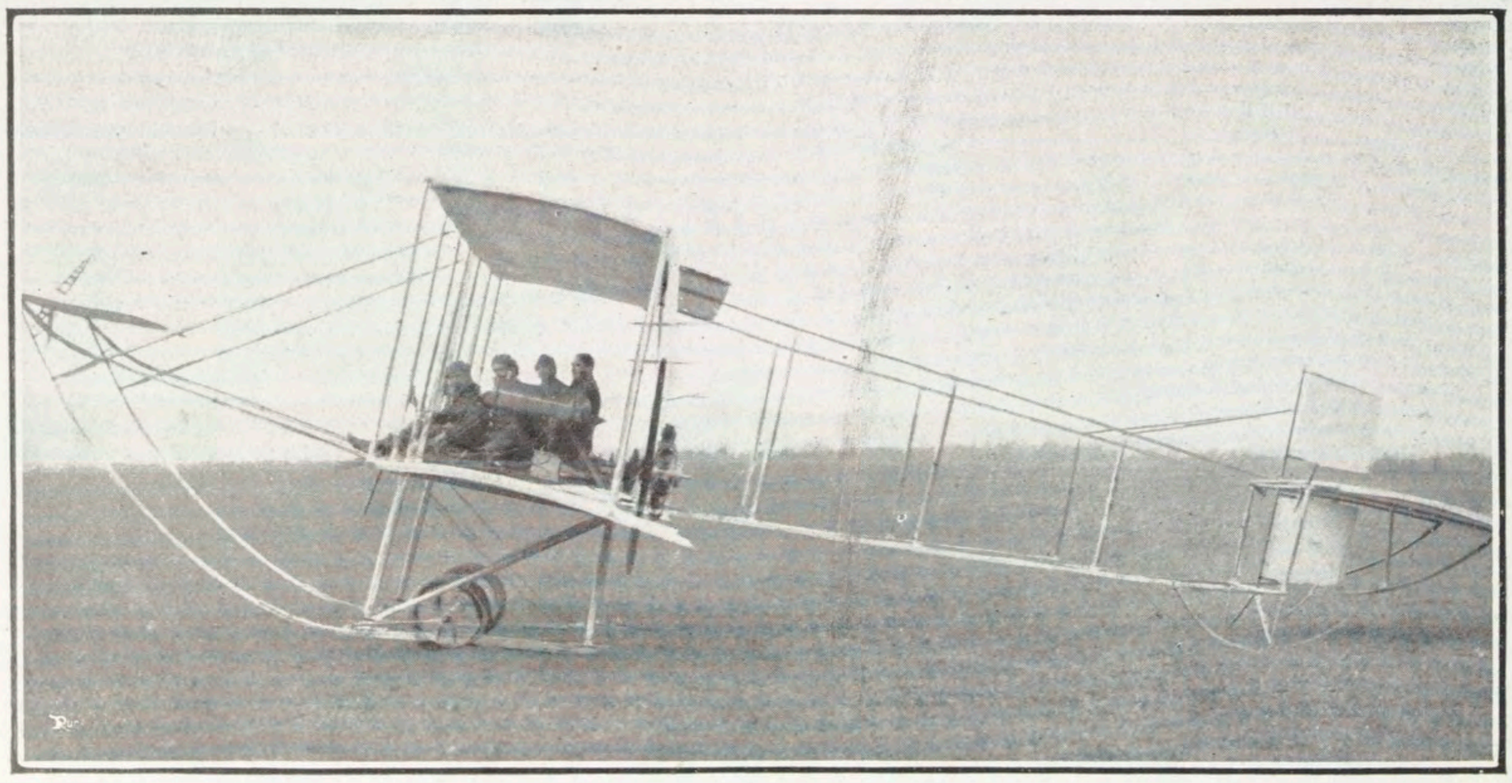
LES CURIEUX ADMIRENT ET COMPLIMENTENT L'AVIATEUR

Toute la journée du samedi et toute la nuit, Graham White attendit une éclaircie pour terminer son merveilleux voyage. Il devait même partir dans l'obscurité (il n'avait que jusqu'à 5 h. 15 du matin) et se faire éclairer par un express muni d'un phare puissant, se reflétant sur un immense écran blanc, tandis que son appareil aurait également été illuminé. Mais le vent faisant rage, il ne put mettre son projet à exécution.

QUATRE PERSONNES S'ENVOLENT

Roger Sommer et ses trois passagers.

Le 20 avril, Roger Sommer à établi à Mouzon le record du monde des passagers, emmenant avec lui Mlle Dutrieux, MM. Colombo et Frey. Avec son moteur de 220 kilos et ses 20 litres d'essence, le biplan enlevait 463 kilos. (Détail technique : moteur Gnôme.)



Le lancement de l'aéroplane.

Le biplan prit son départ en vingt secondes seulement, malgré sa lourde charge. Il alla virer à Remilly et revint à sont point de départ après avoir franchi sept kilomètres environ.

Le 20 avril dernier, l'aviateur Roger Sommer partait de l'aéodrome de Douzy, situé à 8 kilomètres de Mouzon. Mais comme il désirait accomplir une performance laissant loin derrière elle toutes celles qui avaient jusqu'alors été exécutées, il décida d'établir le record des passagers.

Dans cette intention, il invita Mlle H. Dutrieu (45 kilos), M. Colombo (60 kilos) et M. Frey (58 kilos) à prendre place dans son biplan à côté de ses 60 kilos à lui Sommer. L'entreprise semblait impossible. Mais nos aviateurs commencent à supprimer peu à peu cet adjectif de la langue française.

Le lancement s'effectuait en vingt secondes seulement malgré la charge imposante. Le biplan Sommer franchissait la Meuse, allait voir à Remilly et revenait sans heurt, sans secousse, se poser à son point de départ, après avoir franchi sept kilomètres environ. Dans son envolée à quatre, Sommer a réalisé le double phaéton aérien, le transport en commun.

F.-A. W.

La Vie au Grand Air

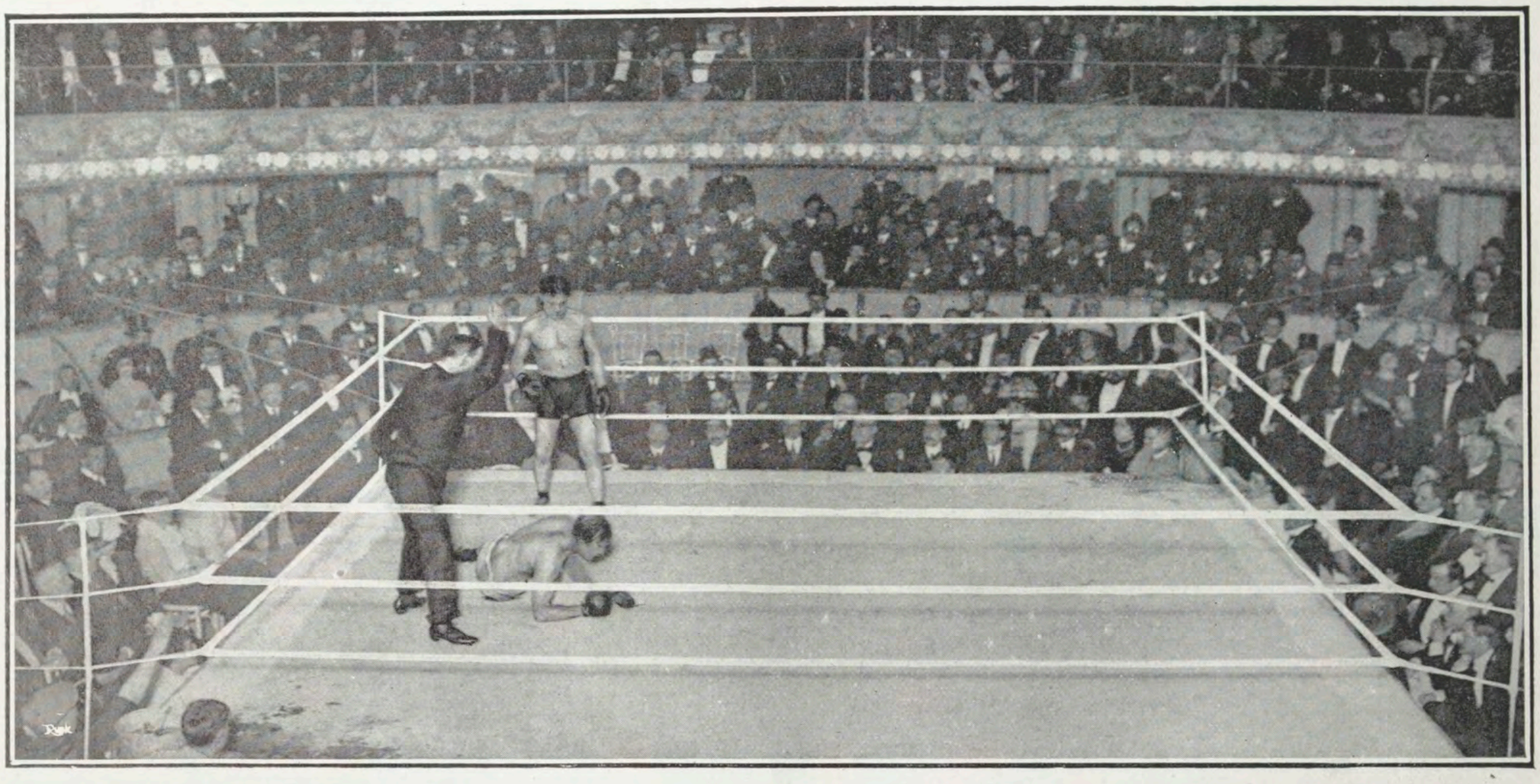
LES MANŒUVRES DE DIRIGEABLES ALLEMANDS

QUATRE AUTO-BALLONS DANS LES AIRS AU-DESSUS DE COLOGNE

Au cours des récentes manœuvres allemandes, on put voir évoluer à la fois au-dessus de Cologne quatre aéronats, deux Gross, un Parseval et un Zeppelin. Mais ce dernier, après avoir accompli sans incident le voyage de Cologne à Hombourg, fut surpris au retour par la tempête et contraint de descendre à Limbourg. Malgré les précautions prises, il fut emporté le lendemain par une rafale et vint s'échouer à vingt kilomètres sur un bois où il fut complètement détruit. Le Zeppelin II *avait une longueur de 136 mètres et un diamètre de 13 mètres. Il cubait 15.000 mètres.*

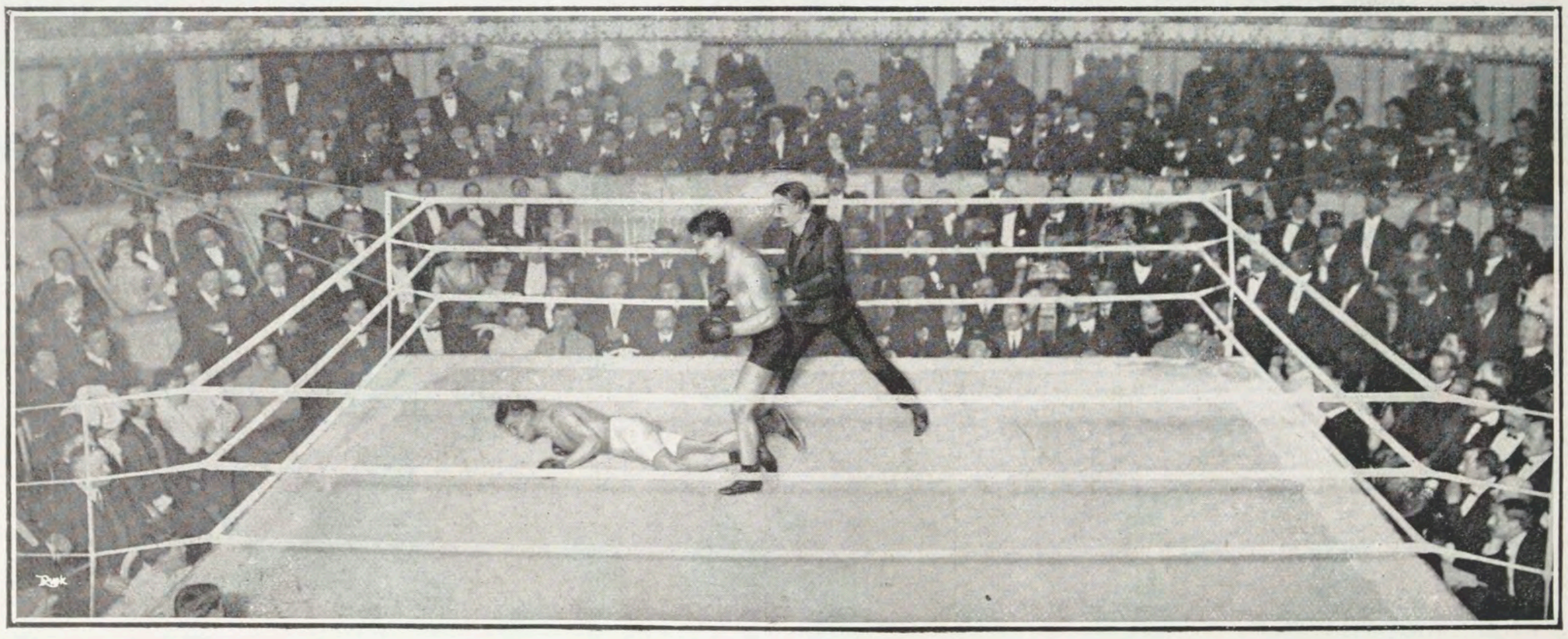
LE MATCH DES DEUX LEWIS

Nous avons souvent assisté à Paris à de beaux matches, nous n'avions jamais vu spectacle plus passionnant que la rencontre si scientifique de Willie et Harry Lewis et que le combat si courageux de Moreau-Meekins.



Le cinquième round du match des deux Lewis.

Le match des deux Lewis s'est à nouveau terminé par un match nul. Willie et Harry nous ont fait assister à une rencontre merveilleuse de science et de courage. La décision de l'arbitre n'a pas été acceptée sans protestations des deux côtés.

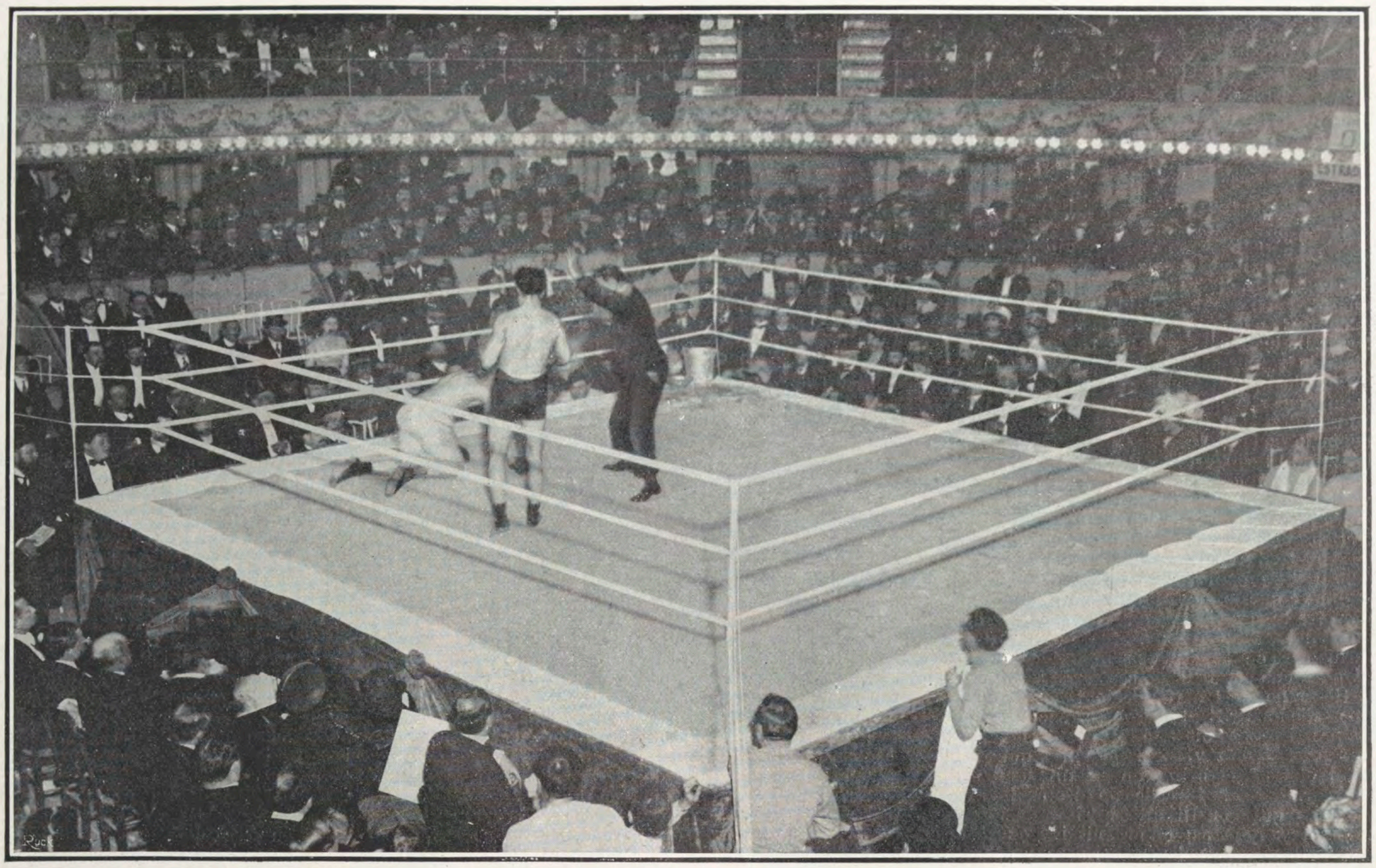


Willie retourne à terre dans le cinquième round.

Willie Lewis alla trois fois à terre et ne put obtenir le même résultat vis-à-vis de son adversaire qu'il ébranla plusieurs fois. Aux points, il avait un avantage incontestable.

Le premier match Harry-Willie Lewis s'était terminé par un draw. La décision avait été discutée. Elle pouvait fort bien se soutenir et se défendre. J'étais un de ses partisans. Or, le second combat a donné absolument raison au verdict de M. Lawrence. Je dois même dire que me ralliant à l'opinion de celui-ci, ainsi qu'à celle de MM. Van Roose, Géo Max, Herbert Synnott, Duke Mullins et de bien d'autres compétences, le second match aurait dû se terminer par la victoire de Willie Lewis.

Oui, je sais que Willie a été plusieurs fois à terre, mais ses knock-down furent largement compensés par les coups terribles qui firent flotter et mirent Harry en difficulté à plusieurs reprises. De plus, un match de vingt cinq rounds ne doit pas être jugé sur les dix premiers rounds. Certes, la victoire devait aller à Harry si le combat avait été conclu pour dix reprises. Mais à partir de ce moment jusqu'à la fin, ce fut Willie qui mena la danse tout le temps, assénant des coups terribles à son adversaire, esquivant avec une science qui montre l'ignorance intéressée de ceux qui le prétendent boxeur de troisième ordre, et ne se laissant jamais démonter par les attaques puissantes de son antagoniste. Aux points, il avait largement gagné, par conséquent, du moment qu'il n'y avait pas de knock-out, la victoire devait lui revenir. Je regrette que ce ne fût point là l'opinion de l'arbitre, le docteur Phelan. D'autant plus qu'il est toujours d'un effet fâcheux de déclarer un draw. Il ne faut le faire que lorsqu'il est impossible d'agir autrement. Dans le cas qui nous occupe, il n'en était pas ainsi. Et ces discussions nous prouvent simplement que Willie et Harry Lewis peuvent être considérés comme les deux champion du monde *ex-æquo* de la catégorie des welter-weight et qu'on ne saura la supériorité définitive de l'un des deux que lorsqu'ils se seront rencontrés au finish. Et j'ai l'intime conviction qu'alors ce sera Willie Lewis qui triomphera.



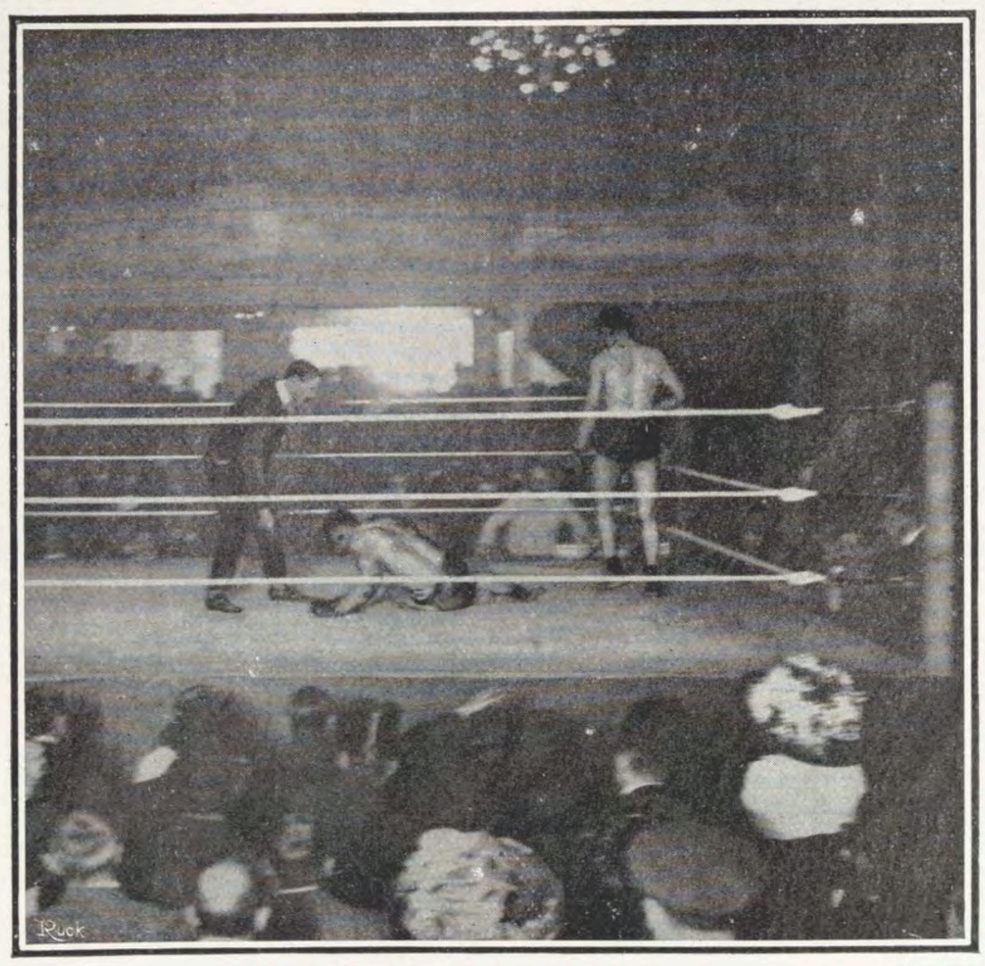
Willie Knock-down au onzième round.

La décision de l'arbitre peut se soutenir, mais le draw ne devrait être prononcé qu'en dernier état de cause. Samedi dernier, Willie ayant l'avantage aux points, avait réussi plusieurs fois à ébranler Harry et à combler ainsi le handicap de ses knock-down. Il aurait dû obtenir la décision.

Pourquoi ? Parce qu'il est peut-être moins résistant qu'Harry Lewis, qu'il tape un peu moins dur, mais qu'il est infiniment plus scientifique et plus adroit. Mais cela ne suffit pas, nous pouvons tirer des conclusions des records mêmes des deux boxeurs : Harry Lewis n'a jamais fourni de matches de plus de quinze reprises, à part les deux qu'il a livrés à Willie Lewis. Et il est compréhensible qu'il subisse un handicap lorsqu'il dépasse le nombre de quinze rounds alors que Willie compte plusieurs rencontres de vingt et vingt-cinq reprises. Et c'est pourquoi je conclus que, tant qu'Harry n'aura pas knock-outé Willie dans les dix premiers rounds, il sera toujours battu.

D'ailleurs on peut faire un rapprochement curieux entre les deux amis Willie Lewis et Joe Jeannette. Willie Lewis triomphera toujours d'Harry dans les matches au finish lorsqu'il aura dépassé six reprises, de même que Joe Jeannette battra toujours Sam Mac Vea s'il n'est pas mis knock-out par lui dans les vingt premiers rounds.

Dans tous les cas, n'en déplaise aux esprits chagrins (!) qui préfèrent les critériums de music-hall aux rencontres sincères (et je les en plains, car, à part eux et trois ou quatre amis personne ne se dérange pour assister à ces grotesques exhibitions), jamais nous n'avions assisté à plus belle rencontre qu'à celle des deux Lewis. Ce fut une démonstration du noble art où la science, le sang-froid, l'énergie, le courage des deux hommes nous tinrent en haleine pendant plus d'une heure. Nous avions rarement été plus émus et la foule considérable qui s'était rendue au Cirque de Paris ne ménagea point ses ovations aux merveilleux boxeurs, les deux meilleurs de leur catégorie. Je n'ose pas demander leur revanche et pourtant chacun de leur match est un nouveau régal pour le vrai sportsman. Mais si jamais pareille éventualité se présentait, il ne faudrait pas que les deux Lewis se rencontrassent autrement qu'au finish.



Moreau Knock-oute Meekins.

Grâce à sa valeur, Moreau parvient, à l'Elysée-Montmartre, à vaincre le courage de Meekins, qu'il knock-oute au neuvième round.

Ce sont deux hommes qui se tiennent de trop près, dont la valeur est trop semblable, quoique résultant de moyens différents pour qu'ils puissent obtenir dans des matches limités un avantage permettant de déclarer la supériorité de l'un sur l'autre.

D'ailleurs tous les matches pour le titre de champion du monde ne devraient jamais se disputer autrement qu'au finish. Le boxeur qui veut être le meilleur de sa catégorie doit réunir toutes les qualités. Il ne faut pas seulement qu'il soit vite, scientifique et cogneur; il faut également qu'il ait du fond et qu'il ne s'effondre point, passé un certain nombre de rounds.

Le match Moreau-Meekins. L'autre soir, à l'Elysée-Montmartre, nous avons assisté à un combat splendide entre Marcel Moreau et Jack Meekins. Le champion de France, qui avait difficilement battu l'Anglais en vingt reprises l'année dernière a montré sa supériorité, écrasant l'ancien champion de la marine en neuf rounds.

Mais s'il faut féliciter chaleureusement le sympathique Français, il convient également de rendre hommage à l'énergie de Meekins qui, projeté à terre, terriblement touché, plus de dix fois, trouva le courage nécessaire pour se relever et reprendre la lutte. Cette résistance donne encore plus de poids à la victoire de Moreau qui est certainement, à l'heure actuelle, notre meilleur boxeur. Son match avec Hogan nous le prouvera sans doute.

JACQUES MORTANE.

LES CHAMPIONNATS QUE J'AI ORGANISÉS (1)

Par JAMES COFFROTH

Notre éminent collaborateur termine aujourd'hui ses souvenirs de promoteur et rappelle la fin tragique de quelques-uns de ses confrères d'autrefois, ruinés par les boxeurs

Un autre Anglais pour lequel je professe une sincère admiration est le petit Owen Moran, qui est managé par le plus pur des hommes, Charlie Harvey. Je n'ai jamais oublié la remarque que fit Owen à Abe Attell lorsqu'ils signèrent le contrat de leur première rencontre. Pendant les préliminaires, ce fut de part et d'autre un aimable badinage, mais peu à peu la conversation devint un tantinet caustique. Finalement, en réponse à des railleries d'Attell, Moran désigne dédaigneusement les bagues, l'épingle de cravate et autres joailleries dont le Juif était couvert et dit :

— Vous avez mis en gage ces morceaux de verre pour manger après que j'aie eu battu votre frère; vous les vendrez pour votre entretien quand je vous aurai rencontré.

Abe Attell n'insista pas.

Dans les premiers mois de 1907, je fis construire ce que je puis appeler sans craindre de paraître trop vaniteux, ma « fameuse Arène » de Colma, dans San Mateo County (Californie). Et c'est là que se sont donnés tous les plus grands combats de ces dernières années. Cette arène n'est naturellement pas la même que celle où Britt et Nelson se rencontrèrent. La première bataille que j'y organisai mettait aux prises Tommy Burns et Bill Squires, le 4 juillet 1907, et ce fut un magnifique fiasco. La dernière était celle de Ketchell avec Johnson, qui constituait le sixième Championnat du monde que j'organisais. Le nom de Ketchell me rappelle sa dernière rencontre avec Papke, dont il triomphait aux points en vingt rounds.

Après le match, j'aperçois Willius Britt, manager de Stanley Ketchell, se frayant un chemin à travers la foule pour venir me parler.

— Eh bien! Willius, dis-je, Ketch n'a pas fait grande sensation aujourd'hui!

— Oh ! je suis désolé, répond Britt, avec une expression de tristesse sur son visage, car Ketch s'est brisé l'os magnum.

J'ai travaillé le droit, et je ne suis pas complètement ignorant des choses de la boxe, mais un étudiant en médecine d'un an m'en remontrerait sur tous les sujets médicaux.

— Dites-moi, Willius, répondis-je, est-ce vraiment grave?

Willius fut si surpris que son cigare tomba du coin de sa bouche, chose qui ne lui était pas arrivée depuis des années.

— Comment, s'exclama-t-il, vous ignorez ce qu'est une brisure du gros os de la main?

Vous pourrez juger de l'étendue de mes connaissances médicales, lorsque je vous aurai dit que l'*os magnum* est le mot latin désignant le gros os. A en croire l'air désespéré et de profond mystère de Britt, je m'étais imaginé que Ketchell avait combattu jusqu'au bout avec l'épine dorsale brisée, pour le moins!

Une conversation téléphonique coûteuse.

A propos de ce pauvre Willius Britt, je vous raconterai la petite plaisanterie à laquelle je me livrai sur lui juste six mois avant sa mort.

Willius avait la déplorable habitude de danser dans mon bureau et de soutenir des conversations animées à mon téléphone avec des personnes de toutes sortes, de toutes conditions, sur des sujets sans intérêt et de me laisser payer la note. Un jour, Willius me fait appeler au téléphone. Il était au loin et je savais que cette petite causerie allait lui coûter la bagatelle d'un dollar par minute. Immédiatement je jure de me venger une fois pour toutes, et aujourd'hui j'avoue mes torts bien timidement. Pendant une heure, une longue heure, je le retins au téléphone, parlant du temps, lui demandant le prix d'une tasse de thé, lui disant quels combats pourraient être organisés, quels matches pouvaient se disputer avec quelque chance de succès dans l'un des deux hémisphères. Je lui rappelai nos vieux amis, lui racontai les scènes mouvementées dont nous avions été l'un et l'autre témoins et, soudain, je raccrochai le récepteur et partis, laissant Willius en proie à une surprise accablante et, ce qui est pire, avec une note de 300 francs à payer! Pauvre Willius, comme tu avais eu tort de quitter San-Francisco!

La fin de Britt fut tragique, sa mort soudaine, et de nombreuses versions en ont été colportées. Ce n'est ni une pneumonie, ni l'alcoolisme qui l'ont conduit au tombeau. Mais il avait le cœur brisé!

Générosité mal récompensée.

J'ai parlé des ennuis que m'avaient procurés les boxeurs; j'ai dit qu'ils n'étaient pas toujours faciles. Si vous le voulez bien, nous allons maintenant parler des promoteurs et des mécènes d'autrefois. Si j'ai eu parfois à me plaindre des pugilistes, cette étude vous prouvera au moins que ceux d'aujourd'hui ont cependant fait des progrès sur ceux de jadis.

Peu de boxeurs connaissent la valeur de l'argent et certains tariraient rapidement les coffres des banques d'Amérique, de France et d'Angleterre s'ils pouvaient y puiser.

L'un des plus célèbres champions d'autrefois gaspilla sans doute à lui tout seul plus que tous les princes du ring réunis. Cela lui était facile, quand il était à l'apogée de sa carrière, de se procurer de l'argent en demandant à ses admirateurs 1.500 francs par ci, 3.000 francs par là. Dès qu'il était dehors, il rencontrait une foule de riches sportsmen trop heureux de lui rendre le service de les lui prêter... à fonds bel et bien perdus. Ils considéraient ce service comme un honneur que leur faisait le boxeur; aussi bien, pour qu'ils en soient intimement persuadés, celui-ci ne leur adressait jamais un mot de remerciement. Aussi répandait-il son argent à l'instar d'un marin ivre! Il le gagnait facilement, il le dépensait plus aisément encore. Ce n'est que lorsqu'il arriva au déclin de sa carrière, se voyant mortellement ruiné s'il continuait, prévoyant une fin sinistre, et abandonné par ses anciens généreux amis, qu'il jura de ne plus boire et de se consacrer au métier théâtral pour sauver le peu qui lui restait et se refaire une situation.

Cet homme était d'ailleurs très sérieux dans ses moments de sobriété. Il avait acquis une grande expérience en roulant de par le monde, mais dès qu'il était attablé devant des gobelets, il devenait tout autre. Un soir, après avoir très aisément triomphé dans un match pour le titre de champion, il s'en alla en voiture avec deux amis et fit de nombreuses stations dans les bars les plus élégants de la ville. Mais, avant d'y pénétrer, il ne manquait pas de demander à chacun de ses compagnons dix ou vingt dollars pour payer les consommations, les cigares et donner un somptueux pourboire au garçon.

L'un de ses amis était son manager commercial, qui n'avait plus un sou et qui le suppliait de rentrer à l'hôtel, où un riche admirateur devait lui glisser cinq cents dollars pour commémorer sa victoire. Mais le boxeur s'obtinait et ne voulait pas quitter ses plaisirs. Finalement il accepta et la bande retourna à l'hôtel, où le mécène attendait leur venue.

— Je suis heureux de vous voir! dit-il au champion. Voilà une heure que j'attendais votre arrivée.

Notre homme salua d'un air renfrogné, à la consternation de ses camarades, qui désiraient le gâteau promis aussi vite que possible.

— Je voudrais vous parler en particulier, dit le sportsman en prenant le boxeur par le bras.

— Je n'ai rien de caché pour mes amis, répondit celui-ci; vous pouvez parler devant eux.

Son interlocuteur hésita un moment, puis finit par lui avouer qu'il avait là cinq cents dollars qu'il voulait lui offrir. Le champion se gonfla et d'un ton emphatique :

— Mais je n'ai pas besoin de votre argent, j'en gagne autant que je veux.

Et plus il refusait, plus le sportsman insistait. Après une longue discussion enfin, celui-ci réussit à lui faire accepter 250 francs qui furent immédiatement dépensés en consommations et en cigares. Lorsque l'argent fut parti, le champion dit « bonne nuit » à son bienfaiteur et le quitta. Ses deux compagnons, étonnés de ce procédé, lui demandèrent des explications :

— Je n'aime pas cet épouvantail, répondit-il, et son argent ne me convient pas.

Environ un an plus tard, je rencontrai le sportsman et nous causâmes des excentricités du grand boxeur. Je lui parlai de l'incident de l'hôtel, dont j'avais eu vent, et aussitôt il éclata de rire.

— Vraiment, il était assez étrange, me dit-il, de lui voir refuser cinq cents dollars cette nuit-là. Mais savez-vous pourquoi il le fit? Parce que le lendemain matin il venait m'en demander mille dès l'aurore. C'était assez bien imaginé et, de cette façon, il n'eut pas à les partager avec ses amis. Il avait vraiment des moments de lucidité dans son ivrognerie. C'était un garçon avisé lorsqu'il n'était pas trop rempli d'alcool et de vin.

Ce sportsman généreux était Billy Bennett, un des plus célèbres mécènes de New-York, il y a quelques années. Peu d'hommes dépensèrent autant d'argent que lui avec les boxeurs. Il entretint pendant longtemps Mike Cleary, Jimmy Lynch et bien d'autres. Il eut une fois John L. Sullivan comme convive dans son appartement de la sixième avenue: ce fut à son détriment financier et à son grand chagrin. A cette époque Bennett avait une fortune considérable. Or, il se retira à Coney Island en 1908, où il essaya d'établir un bar, mais il était vieux, brisé, perclus de rhumatismes et ne tarda pas à prendre le chemin de l'hôpital de Flasbuth, où il mourut.

Un autre Mécène de la boxe, grand organisateur de matches, Warren Lewis, avait la bourse toujours ouverte. Il était né à Ithaca (N.-Y.) en 1844 et devint vite un habile mécanicien de chemins de fer. Lorsque la guerre civile éclata, il conduisait le train qui faisait le service de Lehigh-Valley. Il abandonna cette carrière pour aller prendre les armes. Mais dans une bataille, il eut le bras brisé. Plus tard, il ouvrit deux établissements de boxe. Il dépensa énormément d'argent en lançant Jack Dempsey. Il en perdit aussi en appuyant la chance de Jack Kilrain contre John L. Sullivan, en donnant à Corbett son enjeu pour son match avec Fitzsimmons, etc.

Lewis ne manqua jamais à sa parole avec les boxeurs. Il offrit une bourse de 12.500 fr. pour un match entre Peter Maher et Steve O'Donnell à Coney Island, en 1897. Ce fut un four noir. La salle était vide. Le fils de Warren voulait rendre l'argent.

— Non, mon fils. Je donnerai le combat pour mon propre amusement. Je paierai les 2.500 dollars convenus aux boxeurs. Qu'on ouvre les portes et qu'on laisse tout Coney Island voir ce beau combat.

Cette coûteuse fantaisie dura une demi-minute, Maher knock-outant O'Donnell au premier coup de poing.

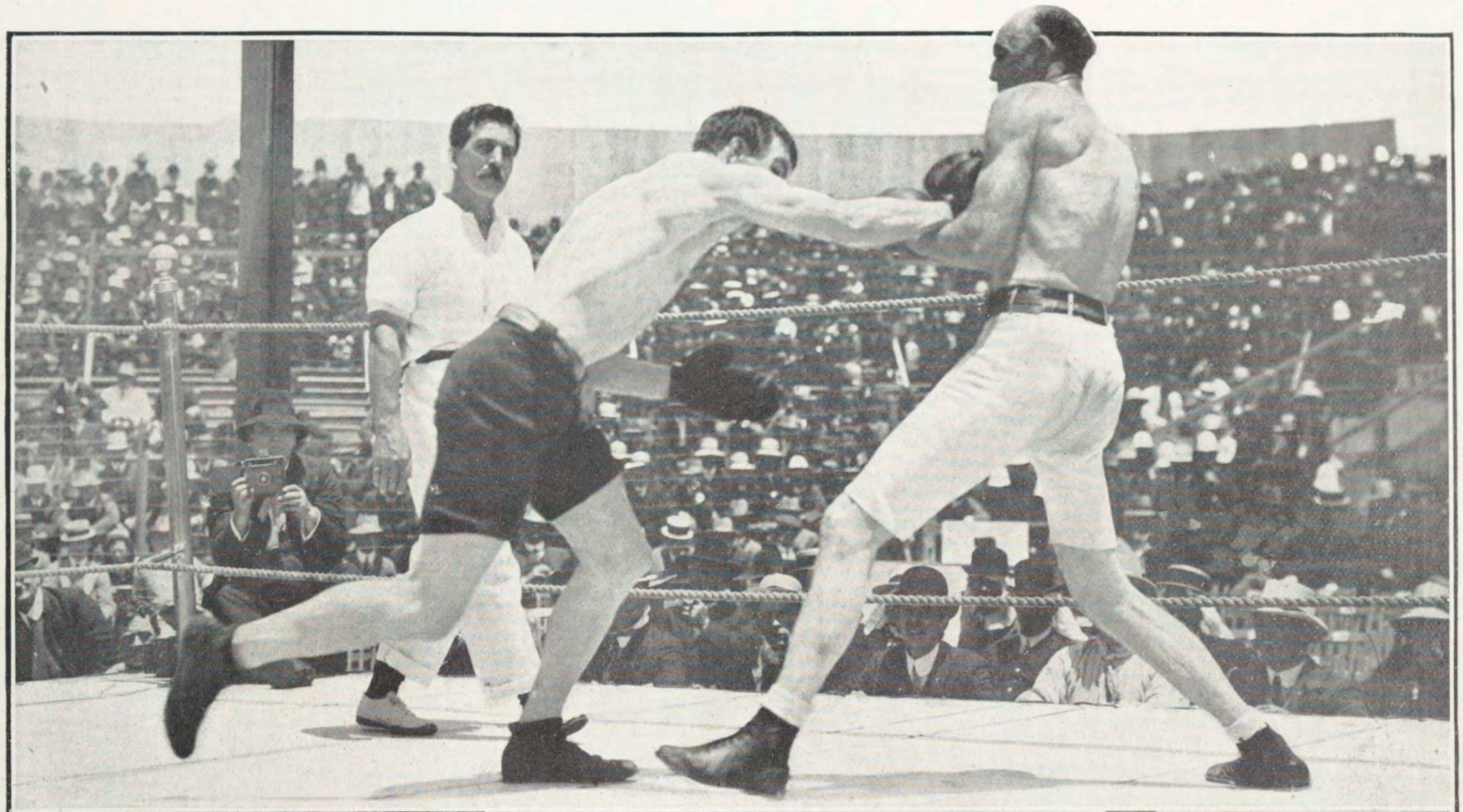
— Peter, dit Lewis au boxeur, dans le vestiaire, je ne vous avais pas dit de frapper Steve trop dur dès le début, car j'aurais bien voulu en avoir pour mon argent.

Lorsque toute sa fortune fut dissipée, qu'il ne lui resta plus que 25.000 francs, Warren Lewis fit un chèque en faveur de son fils, prit le bateau de Rhode Island, et le pauvre vieux sportsman, le cœur brisé, sauta par-dessus bord et se noya. Paix à ses cendres!

JAMES W. COFFROTH.

(1) Voir les nos 602 et 604.

LE DERNIER MATCH DE FITZSIMMONS



Une esquive de Fitzsimmons.
L'ancien champion du monde esquive un direct de Bill Lang à l'estomac.

Pour compléter les mémoires du fameux champion, il convenait de parler de son dernier match, disputé contre Bill Lang à Sydney

Le célèbre Fitzsimmons terminait ses mémoires par cette phrase :

« Je regrette d'être un retraité du ring et pourtant, malgré mes 47 ans, je me sens encore des fourmis dans les poings... » Or, le vaillant combattant vit récemment réaliser son désir en rencontrant, à l'âge de 48 ans, Bill Lang, champion d'Australie, poids lourds, à Sydney.

Généralement, on s'attendait à ce que le vieux boxeur, qui avait 23 ans de plus que son adversaire, fût un jouet entre ses mains. Or, non-seulement il résista à la fougue et à la force prodigieuse de Bill Lang, mais pendant onze rounds il conserva un avantage incontestable, couvrant de sang son jeune rival. Ce fut une ovation continuelle de la part des 16.000 spectateurs à l'adresse de Fitzsimmons. Il touchait sans cesse comme il voulait et arrêtait avec un art consommé toutes les attaques de Lang. Mais l'âge parla, et lorsqu'au douzième round les forces lui manquèrent, il tomba d'épuisement, mais ne portait aucune marque apparente de coups, alors que la figure et le corps de Bill Lang étaient dans un lamentable état.

Fitzsimmons a été knock-outé par la nature, mais aux points il triomphait comme il voulait de Bill Lang.

D'une lettre qu'il m'a adressée, il résulte que Bob va s'établir à Sydney et y donner des leçons de science de la boxe. Il veut faire de Bill Lang un champion du monde. Il a une très haute opinion des boxeurs australiens et il veut leur inculquer les principes de tactique et d'adresse que lui a donnés sa carrière merveilleuse et incroyable.

D'ailleurs, Fitzsimmons, qui est Anglais d'origine, passa toute sa jeunesse en Australie, où il remporta ses premiers succès.

Jacques Mortane.

Une belle riposte de Fitzsimmons.
Robert Fitzsimmons pare un cross du gauche que tente de lui porter le champion d'Australie, Bill Lang, et rentre du gauche à l'œil droit, qu'il meurtrit douloureusement.

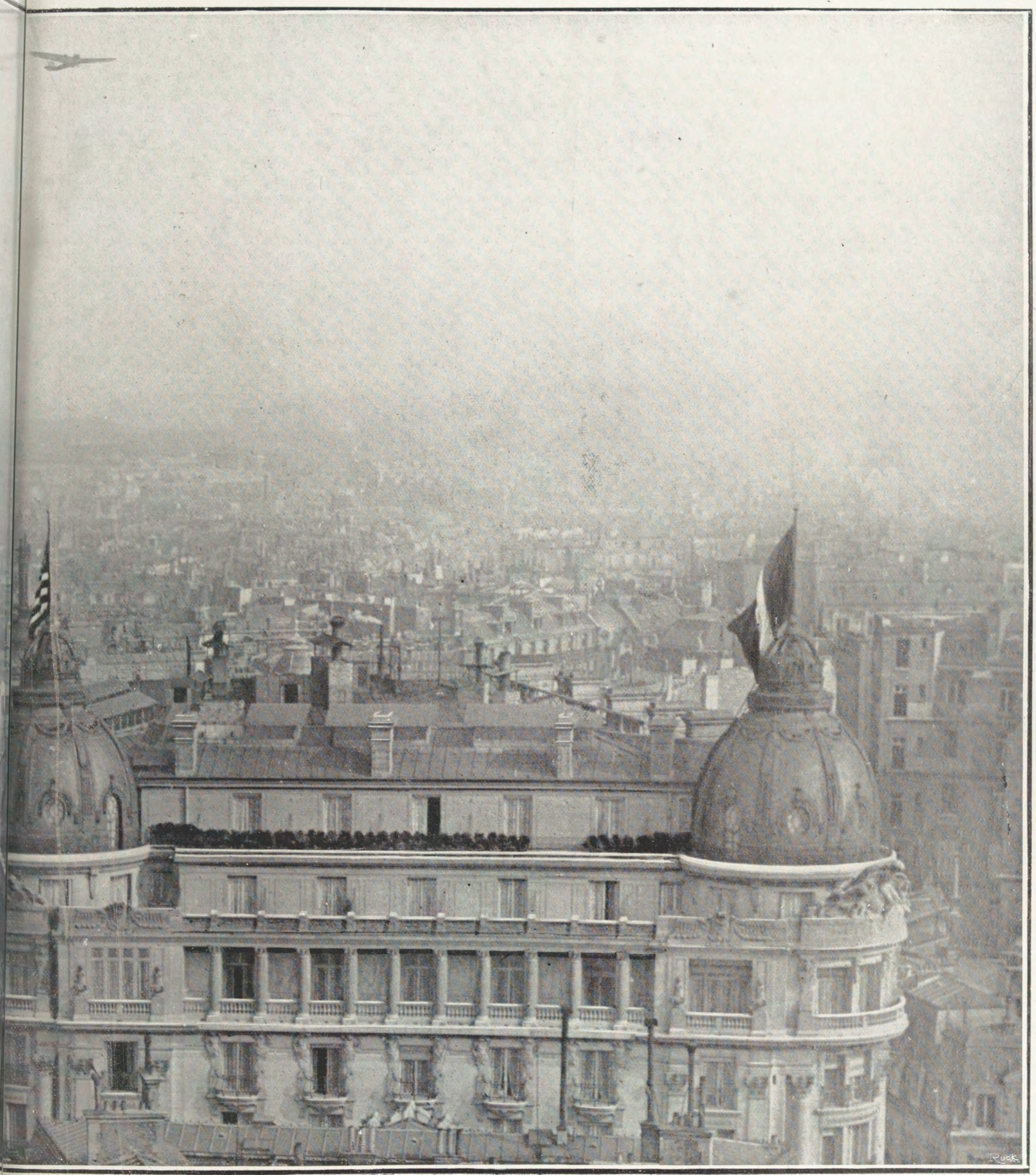
EMILE DUBONNET RÉÉDITE L

La croix indique l'Hôtel des Publications Pierre Lafitte et Cie

LE MONOPLAN RÉALISE C

On se souvient de l'angoisse de tous ceux qui eurent la joie d'assister au spectacle du premier aéroplane venant passer au-dessus d'une ville. Le comte de Lambert se rendit immédiatement célèbre en accomplissant cette prouesse. Or, samedi dernier 23 avril, après avoir informé ses amis de ses projets, un nouveau venu à l'aviation, qui compte, cependant, de beaux succès à son actif, Emile Dubonnet, faisait encore mieux. Il ne se contentait pas d'une ascension sur la ville, il traversait Paris dans toute sa longueur. Et tous les Parisiens ont pu vivre, grâce à lui, des minutes de folle émotion qu'ils n'oublieront pas. Le

LOIT DU COMTE DE LAMBERT



'AVAIT FAIT LE BIPLAN

jeune aviateur partait de son aérodrome de Draveil, sur le plateau de Juvisy, et atterrissait sur la pelouse de Bagatelle, 35 minutes exactement après son départ. A noter que, lorsqu'il fût descendu de son monoplan, un garde du bois survint pour lui dresser procès-verbal et lui rappeler que les expériences d'aéroplanes étaient interdites à Bagatelle : curieuse façon d'encourager les aviateurs ! Emile Dubonnet était aussitôt entouré par ses admirateurs et par sa famille. Il avait l'intention de reprendre sa route pour retourner par la voie des airs de Paris à Draveil mais le vent l'en empêchait et le contraignant à abandonner son projet.

(Détail technique : Magnéto Nilmélior.)

Dans les Clubs Athlétiques Américains

Par ANDRÉ GLARNER

Le Français, André Glarner, que nous présente Ragueneau, revient d'Amérique, où il a appartenu à de grands Clubs athlétiques. Il donne à nos lecteurs d'intéressants aperçus sur l'athlétisme tel que le pratiquent nos maîtres en sports.

Bien peu de sportsmen ont encore le souvenir d'un grand diable de coureur à pied, qui bataillait il y a quelques huit ans, sous les couleurs de l'Association Sportive Française, sans arriver jamais à décrocher la moindre victoire. Je me rappelle même certain handicap de 1.500 mètres où, malgré toute la bonne volonté du handicapeur qui lui avait octroyé généreusement 150 mètres, ledit Glarner ne put faire mieux que se faire battre par votre serviteur qui, pourtant, partait scratch et n'avait rien de bien terrible sur la distance ; l'homme était donc plutôt ce que l'on est convenu d'appeler, en langage sportif, un illustre « tocquard » et j'avoue que c'est avec une certaine surprise que je reçus il y a environ cinq ans, une lettre de San-Francisco, où le même Glarner m'apprenait qu'après une période de travail obscur de deux années, sous les ordres d'un manager compétent, et en compagnie de coureurs de valeur, il commençait à jouir d'une véritable notoriété auprès des compétences américaines.

Depuis, mon étonnement s'est changé en stupéfaction en voyant les progrès accomplis par celui qui, s'il était resté en France, n'aurait très probablement jamais fait qu'un coureur très ordinaire et qui, actuellement, compte à son actif : Quatre Championnats de la Côte du Pacifique sur le 1/2 mille; deux Championnats de la Côte du Pacifique sur le 1/4 mille, ainsi que le record du monde des 900 yards (820 mètres environ) en 2 m. 4/5 sans préjudice de quelques autres records tels que ceux du 600 yards, sur piste couverte en 1 m.12 s. 4/5 et du 1/2 mille également sur piste couverte en 1 m.59 s, 3/5, n'ayant trouvé pour le battre, lorsqu'il était en forme, qu'un seul homme, l'extraordinaire Melvin Sheppeard, récemment vainqueur aux Jeux Olympiques de Londres, auxquels Glarner ne put participer étant Français et ne pouvant représenter les couleurs étoilées de la libre Amérique. Aujourd'hui, voici Glarner revenu en France, et c'est avec le plus vif intérêt que les lecteurs de la Vie au Grand Air, *et tous les coureurs français, apprendront de sa plume autorisée les méthodes d'entraînement qui lui ont été appliquées et qui l'ont si complètement métamorphosé, ainsi que la façon dont les sports athlétiques sont pratiqués et encouragés en Amérique, questions qui feront l'objet de quelques articles, dont l'un du à la plume autorisée de Forrest Smithson, le prestigieux coureur de haies, que nous avons admiré l'an dernier au Stade de Colombes, et un autre au non moins prestigieux Ralph Rose, le colosse Californien, recordman du monde du lancement du poids.*

G. RAGUENEAU.

FERVENT adepte des sports athlétiques, convaincu de leur nécessité absolue, pour la culture physique, de leur haute influence sur la santé morale, je voudrais — au retour d'une longue station dans cette belle et prodigieuse Amérique où l'on a non-seulement la pratique, mais le culte des sports, et où j'ai pratiqué moi-même et suivi de près le mouvement sportif sous toutes ses formes — je voudrais, dis-je, raconter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* de quels soins, de quelle immense sollicitude les Clubs américains entourent ceux qui sont appelés à défendre leurs couleurs ; je voudrais montrer à mes camarades de l'athlétisme, à tous ceux qui s'intéressent au développement de nos forces physiques et morales de quels efforts, de quels sacrifices sont capables les Mécènes américains et comment, du haut en bas de l'échelle sociale, tous ceux qui s'intéressent aux exercices sportifs savent contribuer aux superbes résultats que les athlètes ont obtenus et obtiennent encore tous les jours.

Je ne parlerais pas du base-ball, qui est presque uniquement pratiqué par des équipes totalement professionnelles dont les meilleurs joueurs, tels que Hans Wagner, Napoléon Lajoie, Ovie Overall et « tutti quanti », touchent des salaires annuels beaucoup plus élevés que ceux de nos meilleurs avocats ; ni du football américain, qui met presque exclusivement en présence des équipes d'Ecoles supérieures ou d'Universités. Le jeu américain étant beaucoup trop dur et ayant gardé une brutalité qui doit être un des derniers vestiges de l'occupation des Etats-Unis par les Peaux-Rouges, ne peut être pratiqué par des jeunes gens qui vaquent à leurs occupations et ne peuvent s'exposer aux risques que comportent les règles d'un jeu qui, à ma connaissance, a fait vingt-deux morts en une année aux Etats-Unis ou plutôt dans les rares Etats de l'Union qui n'en ont pas encore interdit la pratique.

Il en résulte que la course à pied et les concours athlétiques ont pris un tel essor dans ces dernières années en Amérique et surtout dans les grandes villes, telles que New-York, Chicago, Boston et San-Francisco, qu'il n'est pas rare de voir dix à douze mille personnes assister aux réunions qui ont lieu le dimanche après midi et les jours fériés.

Mais ce dont les foules américaines sont très friandes, sont les « Indoor Meets », en d'autres termes : réunions de courses à pied qui ont lieu durant la mauvaise saison, soit dans de grands halls, « Skating Rinks », salles de bal, et même dans quelques villes, dans de vastes locaux spécialement construits à cet effet. Pour le public, ces meetings sont beaucoup plus intéressants que les réunions en plein air, surtout à cause des petites dimensions des pistes sur lesquelles elles se donnent et qui, en général, ont de 8 à 12 tours au mile, soit 130 à 200 mètres par tour et même quelquefois moins.

Ces réunions ont généralement lieu les mercredis ou jeudis soir et il n'est pas rare que dans de grandes villes il y en ait pour ainsi dire tous les soirs, pendant les trois ou quatre mois de l'hiver.

André Glarner.

Le Français Glarner, auteur de cet article, fut plusieurs fois champion d'Amérique.

Courses sur plancher. Quoique fréquemment la piste ne soit qu'un parquet de bal ou de skating, les coureurs se servent de souliers munis de pointes très courtes et très fines et d'excellents temps sont chronométrés, surtout dans les sprints, où plusieurs records du monde ont été établis sur pistes en bois.

Il va de soi que les organisateurs de ces réunions, ayant tout avantage à attirer les meilleurs coureurs à leurs « meetings » de très beaux prix sont offerts aux gagnants et, la plupart du temps, de très fortes sommes d'argent sont données sous forme de frais de déplacement aux champions amateurs dont les noms font recette.

Le mot amateur n'est en somme qu'un « titre » en Amérique, surtout parmi les bons athlètes, car bien des coureurs, dont les noms sont aussi connus en Europe qu'en Amérique, ne participent jamais à des réunions dominicales ou à des « Indoor Meets » si leurs frais de déplacement ne s'élèvent pas à 50, 75 ou même 100 dollars (500 francs) et bien souvent ce « déplacement » est beaucoup moins éloigné que celui qu'un athlète habitant dans les quartiers du centre de Paris doit faire pour se rendre au Stade de Colombes ou à la piste de l'A. S. F. à Enghien.

Il est inutile de dire, je crois, que grâce surtout aux nombreux avantages que je viens d'énoncer, les amateurs américains s'entraînent beaucoup plus sérieusement que nos « purs » Français ; ils sont d'ailleurs très favorisés, sous ce rapport, par les facilités que leur offrent les grands Clubs américains pour l'entraînement de leurs athlètes.

Toutes les précautions sont prises par les dirigeants des grandes Sociétés américaines, et toutes ont à leur service des entraîneurs très bien rétribués, anciens coureurs professionnels pour la plupart, et qui ont fait une étude spéciale des méthodes rationnelles de l'entraînement et de leur application à l'organisme humain.

L'entraînement dans les Clubs. Je ne crois pouvoir mieux faire apprécier les systèmes d'entraînement et les soins dont les dirigeants américains entourent leurs coureurs, qu'en exposant à nos lecteurs la méthode d'entraînement général que pratiquent les coureurs des grands Clubs et je citerai celle du New-York Athletic Club, sans m'arrêter toutefois à la façon spéciale de s'entraîner pour les différentes épreuves, qui sera d'ailleurs traitée dans la *Vie au Grand Air* par Rose et Smithson, deux gagnants des Jeux Olympiques de Londres.

Le N. Y. A. C. est un Club de 3.000 adhérents recrutés parmi les gros commerçants, négociants et financiers de la ville, payant chacun une cotisation annuelle de 500 francs.

Le siège social, qui est situé dans un des quartiers les plus riches de New-York faisant face au magnifique « Central Park », se compose d'un bâtiment de douze à quatorze étages dans lequel se trouvent toutes les commodités sportives, y compris un vaste gymnase tenant tout un étage, qui a une longueur de plus de 50 mètres sur 30 à 35 de large et entouré d'une piste de course à pied, mesurant environ 150 mètres de tour, sur laquelle s'entraînent les coureurs du Club pendant l'hiver, une piscine de 30 mètres de long, plusieurs tennis couverts, des murs de « Hand Ball », des salles de boxe, bâton, escrime et de lutte.

Le côté mondain n'est pas oublié et une immense salle de bal transformable en théâtre, un restaurant très recherché, plus de cinquante chambres à la disposition des membres, plusieurs salles de jeux et, bien entendu, tous les genres d'hydrothérapie, bains turcs, russes et hammam font du N. Y. A. C. le plus somptueux palais et le plus bel idéal qui puisse hanter l'imagination du sportsman le plus difficile.

Il est inutile de dire que les athlètes, ou plutôt les privilégiés, qui ont fait leurs preuves dans les petits Clubs locaux peuvent facilement appartenir au N. Y. A. C. et cela sans payer le droit d'entrée de 500 dollars, soit 2.500 fr., ni même la cotisation annuelle.

Pour 50 francs par an, ils ont absolument

Le Championnat du demi-mille à Seattle.

Le départ de la finale du Championnat du demi-mille à Seattle en 1909. De gauche à droite, Edmundson, gagnant en 1 m. 55 s. 1/5, Miller, Gissing, Ramey et Glarner, l'auteur de cet article.

les mêmes privilèges que les membres actifs et même beaucoup plus, en ce sens que, pendant les saisons d'entraînement, ils prennent leur repas dans la salle dite « d'entraînement » et cela *aux frais du Club*.

De plus le New-York A. C. possède un magnifique terrain d'été à Travers Island, à 20 minutes du centre de la Cité : comprenant une piste en cendrée, à virages relevés de 5 tours au mile, soit 322 mètres, considérée par beaucoup comme la plus vite du monde ; des champs de football, de base-ball, de hockey, des tennis, etc., de même d'ailleurs qu'un « boat House » où se trouvent des » skiffs » « outriggers » et bateaux de course de tout genre et du dernier modèle.

Pendant la saison d'été, les coureurs à pied, nageurs, rameurs et autres athlètes, après avoir fini leur travail (ceci généralement vers 5 heures), viennent s'entraîner à Travers Island, où, après avoir subi une mise au point sérieuse et avoir parfait leur forme sous les yeux des meilleurs entraîneurs, ils restent au Club, où ils couchent dans un vaste dortoir qui leur est réservé.

Une semaine ou deux avant les championnats, la plupart des membres des équipes de courses à pied ou d'aviron, viennent habiter complètement Travers Island et n'ont d'autre chose à faire toute la journée que de s'entraîner.

Il n'est donc pas extraordinaire qu'avec une telle méthode d'entraînement suivi, les athlètes américains arrivent aux résultats extraordinaires qu'ils ont montrés l'année dernière aux Jeux Olympiques de Londres.

J'ai cité le N. Y. A. C. parce qu'il est le plus vieux Club américain, mais soyez certain que tous les autres Clubs riches du Nouveau Monde offrent les mêmes facilités, le même luxe d'entraînement et les mêmes procédés d'embauchage pour faire triompher leurs couleurs.

En ce moment le Club des Irlandais de New-York, l'Irish American A. C. — qui a bien des fois été accusé de faire venir d'Europe et principalement d'Irlande, d'Angleterre et de Suède, des champions renommés, le Chicago A. C. et l'Illinois A. C. de Chicago, le Boston A. C., Missouri A. C. et Kansas City A. C. offrent les mêmes avantages à leurs champions.

Honneur aux champions. Rien ne peux mieux montrer l'enthousiasme des foules américaines pour les sports athlétiques que la façon dont fut reçue, par la population de New-York et le Président Roosevelt, l'équipe victorieuse des Jeux Olympiques de Londres. Qu'il me suffise de dire que New-York était pavoisé comme Paris l'était le jour de l'arrivée du Tsar, et que plus d'un million de personnes virent passer le cortège des athlètes qui était précédé d'un détachement militaire, plusieurs compagnies de volontaires et suivi d'une foule en délire. Les clefs de la ville furent présentées oux meilleurs athlètes conduits par l'incomparable Melvin Sheppeard, par le maire de la ville, entouré de tous les membres du Conseil municipal et une magnifique médaille en or fut donnée, par la ville, à chacun des membres de l'équipe.

Les sportsmen poussèrent encore plus loin les signes de leur reconnaissance enthousiaste et je ne citerai comme exemple que l'engagement de Johnny Hayes, le glorieux vainqueur du Marathon, par une forte maison, avec un contrat de cinq ans, au salaire de 30.000 francs par an ; Melvin Sheppeard, qui a obtenu du Gouvernement une position inamovible dans le service de la douane ; Forrest Smithson, qui grâce à ses succès, épousa une archi millionnaire et mon ami Rolph Rose, trois fois champion du monde du lancement du poids et récemment reçu avocat, qui fut élu à une forte majorité « district attorney » ou procureur de la République de la ville d'Healsburg, une des plus importantes de la Californie.

Emilio Lunghi.

L'Italien Emilio Lunghi, recordman du monde des 700 yards, en 1 m. 27 s. 2/5, des 800 yards en 1 m. 44 s. 3/5 et du demi-mille en 1 m. 52 s. 9/5.

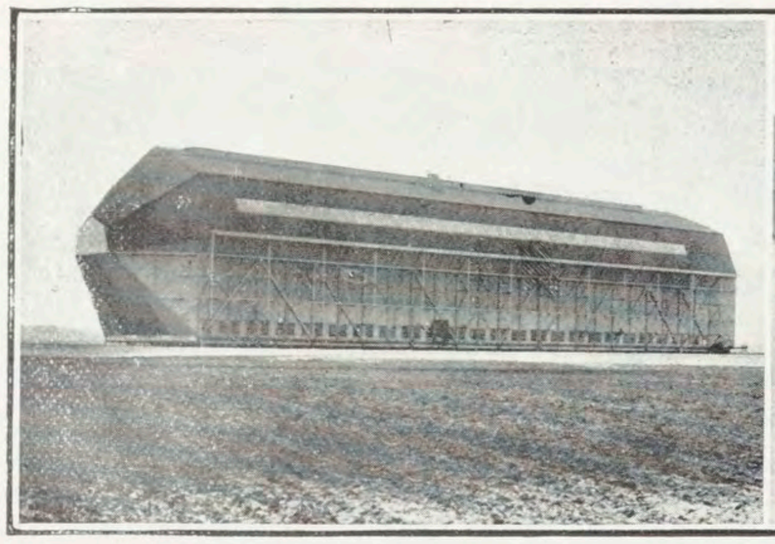
Les courses à pied pour « professionnels », exception faite toutefois pour la course de Marathon, sont très peu prospères en Amérique et c'est pour cette raison que les amateurs craignent tant de se faire disqualifier.

La raison principale pour laquelle les courses à pied professionnelles sont si peu en faveur aux États-Unis, est due aux soupçons nombreux et justifiés dont ont été entourés de nombreux matches et réunions athlétiques organisés par des promoteurs peu scrupuleux. Les seuls professionnels qui ont à se louer de cet état de choses sont les entraîneurs, qui exercent une sorte de professorat tels que par exemple le célèbre Mike Murphy, entraîneur de l'Université de Pensylvanie et de l'équipe américaine aux jeux olympiques ; Walter Christie, de l'Université de Californie et de l'Olympic Club ; Kraenzlein, ancien champion du monde de courses de haies ; Dan J. Sweeney, toujours recordman du saut en hauteur et le fameux « Billy » Hayward, de l'Université de l'Orégon.

Ces entraîneurs, dont Walter Christie est en ce moment le plus en vogue et presque universellement reconnu comme le meilleur, arrivent à se faire des positions plus enviables, certes, que celle de beaucoup de nos députés !

Lorsque je constate les superbes efforts de nos jeunes camarades et les belles victoires qu'ils ont déjà remportées avec les moyens très restreints dont ils disposent, j'arrive à cette conclusion, que si nos grandes Sociétés de sport trouvaient, comme en Amérique, plus de soutien « effectif » dans la générosité de tous ceux qui s'intéressent à notre développement physique, et si nos athlètes suivaient — comme en Amérique — une méthode d'entraînement plus sérieuse et surtout plus rationnelle, la France n'aurait rien à envier sous ce rapport aux autres nations et n'aurait pas de peine à conquérir le rang le premier — auquel elle a droit et que justifient certainement la fougue, le courage et l'enthousiasme de ses jeunes athlètes !

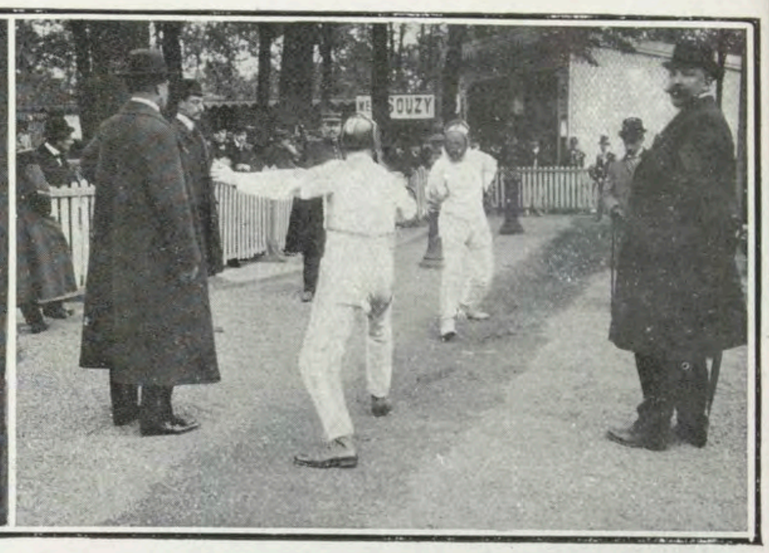
André Glarner.



Hangar pour dirigeables, monté sur plaque tournante, pour faciliter l'entrée des ballons par vent fort. Ce hall de dimensions gigantesques dirige son axe dans tous les sens.

Philus à M. Libbretchs, au championnat des chiens de police.

Le jeune Jean Weber, âgé de 4 ans, champion des minimes de skating.



Le capitaine Pougnet et le lieutenan de Rougemont tirant au tournoi militaire des armes de combat, qui se disputait au Jardin de Paris.

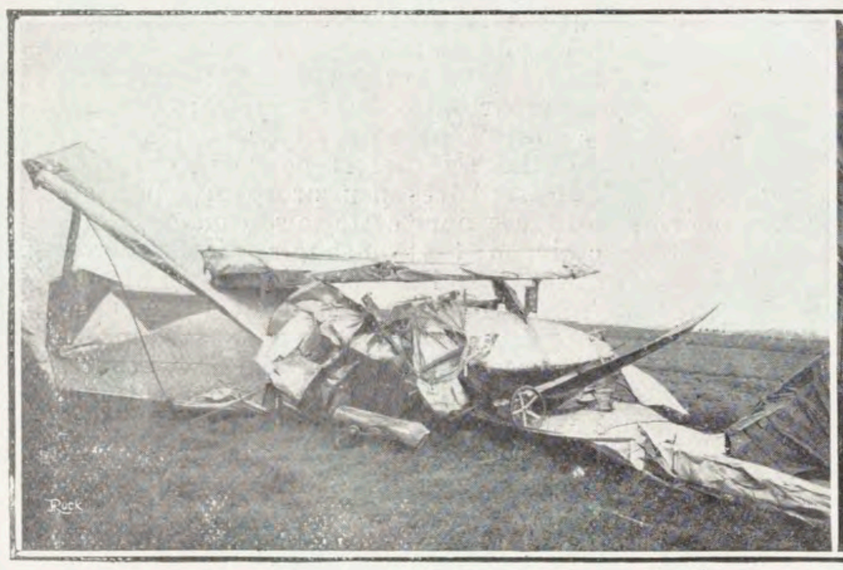
Groebl et la plaque qu'il transperce avec le fusil hydraulique qu'il a inventé.

La comtesse Fitzwilliams, la première aviatrice anglaise, s'entraîne dans ses propriétés

L'automobile de M. Kikebusch, véritable maison roulante, qui parcourt en ce moment la Suisse et dans laquelle logent ses passagers.

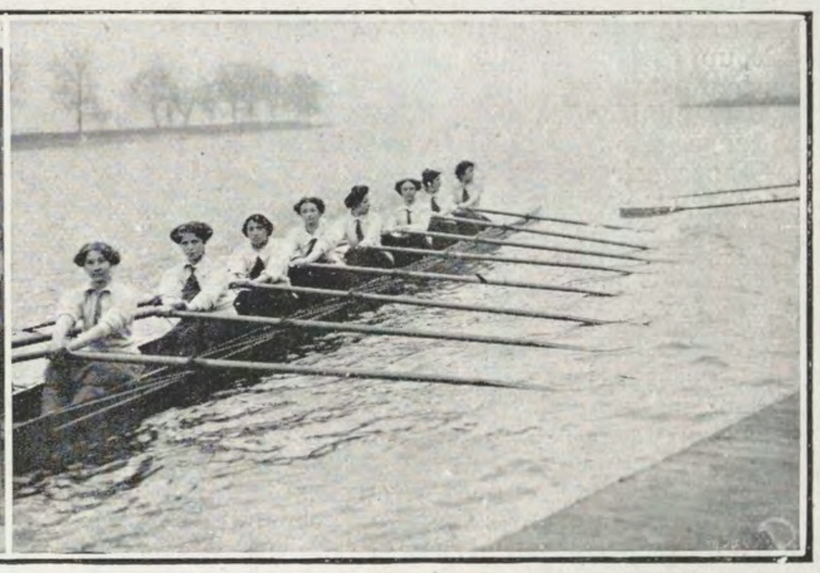
Camille Victoire, champion d'Algérie, fleuret et épée, au tournoi qui vient de se disputer à Alger.

Friol a gagné les trois manches de son match avec Clark et Dupré.



De qu'il restait de l'aéroplane Breguet après la terrible chute de Douai, dans laquelle Breguet faillit trouver la mort.

Le Ville-de-Pau *va saluer le roi d'Angleterre à son hôtel à Pau.*



L'équipe de jeunes anglaises qui a gagné dernièrement une course de huit, en Angleterre.

Principaux Résultats sportifs du 18 au 24 Avril

AERONAUTIQUE

LUNDI 18 AVRIL. — Paulhan vole de Chevilly à Arcis-sur-Aube (180 kilomètres).

MARDI 19 AVRIL. — Paulhan part d'Arcis-sur-Aube en aéroplane et vient atterrir à Mourmelon (80 kilomètres).

MARDI 19 AVRIL. — Nice. — Effimoff couvre 155 kilomètres, Van den Born vole 62 kilomètres avec passager.

MERCREDI 20 AVRIL — Nice. — Effimoff vole 135 kilomètres, Latham gagne le *Prix du Tour de piste*, couvrant 6 kilom en 5 m. 6 s. 4/5.

MERCREDI 20 AVRIL. — Mouzon. — Sommer établit un record du monde, enlevant trois passagers à bord de son aéroplane.

JEUDI 21 AVRIL. — Nice. — Effimoff vole 68 kilom. 224, Latham plane à 650 mètres et Chavez à 630 mètres.

SAMEDI 23 AVRIL. — Nice. — La croisière Nice-Cap Ferrat-Nice est gagnée par Latham en 16 m. 46 s. 3/5 devant Duray et Rolle.

DIMANCHE 24 AVRIL. — Nice. — La croisière Nice-Antibes-Nice est gagnée par Latham, en 20 m. 16 s.; derrière lui se classent Effimoff et Duray, en 20 m. 44 s. 4/5 et 21 m. 40 s. 2/5.

ATHLÉTISME

VENDREDI 22 AVRIL. — Boxe. — Janin (68 kilos) bat Treatsit (67 kilos), qui abandonne au septième round; Marcel Moreau (69 kilos) met Jack Meekins (68 kilomètres) knock-out au neuvième round.

DIMANCHE 24 AVRIL. — Course à pied. — *100 mètres interclubs* : 1. Figour; 2. Roberts, a 1 m. 50; 3. Dubedat. Temps: 11 s. 3/5. — *Challenge Favre* (5.000 mètres scratch): 1. Biechner; 2. Romanet; 3. Dugourd.

DIMANCHE 24 AVRIL. — La Chapelle. — Football-Association. — Le Havre Athletic Club bat l'Association Sportive Française par 1 but à 0; pour la Coupe Dewar, le Gallia Club bat le Club Athlétique, par 3 buts à 1, se qualifiant pour la finale.

CYCLISME

DIMANCHE 24 AVRIL. — Parc des Princes. — *Course scratch* : 1. P. Didier; 2. Dupuy; 3. Simeoni. — *Course poursuite* (16 kilomètres): 1. Equipe Bader, en 22 m 37 s. 2/5; *Course de demi-fond* (2 manches, 30 et 50 kilomètres, par addition de distances) : 1 Serès; 2. Nat Butler; 3. Parent

DIMANCHE 24 AVRIL. — Bordeaux. — *Course internationale* (1.000 mètres) : 1. Ellegaard; 2. Pouchois; 3 Hourlier. — *Course à l'américaine* (25 kilomètres) : 1. Beyl-Calbet; 2. Schilling-Michaud, à 2 tours; 3. Hubert-Maurier. Temps : 36 m. 58 s. 2/5.

HIPPISME

MARDI 19 AVRIL. — Saint-Ouen. — *Prix Kersage* (haies, 3.100 mètres, 10 000 francs) : 1. Vaudeville II, à M. A. Veil-Picard (Parfrement); 2. Mutchikoak; 3. Reine d'Or II. — P. M. : gag., 61 francs; pl. : 21 francs, 34 francs, 15 fr. 50.

JEUDI 21 AVRIL. — Auteuil. — *Prix Of-Kildare* (haies, handicap, 3.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Vaudeville II, à M. A. Veil-Picard (Parfrement); 2 Bon; 3. Nectar II. — P. M. : gag, 21 francs; pl. : 15 fr. 50, 105 fr. 50, 30 fr. 50.

VENDREDI 22 AVRIL. — Maisons-Laffitte. *Prix Pénélope* (2.000 mètres, 20 000 francs) : 1. Madeleine, à M. J. Prat (Ch. Childs); 2. Magali; 3. Orberose. — P. M. : gag., 57 francs; pl. : 19 fr. 50, 27 francs, 19 fr. 50.

DIMANCHE 24 AVRIL. — Longchamp. — *Prix Biennal 1910-1911* (2.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Sablonnet, à M. J. de Brémond (M. Henry); 2. Nuage; 3. Azarias. — P. M. : gag., 58 francs; pl. : 15 fr. 50, 12 fr. 50.

La Coupe (3 000 mètres, 20.000 francs, plus une coupe de 10.000 francs): 1. Chulo, à M. A. Henriquet (Stern); 2. Dor, 3. Ronde de Nuit. — P. M : gag., 41 francs; pl., 17 fr. 50, 24 francs, 18 francs.

Prix de la Seine (2.400 mètres. 12.000 francs) : 1. Jacobi, au baron M de Nexon (G. Bartholomew); 2 Joie; 3. Phocide. — P. M. : gag., 31 francs; pl. : 16 fr. 50, 19 fr. 50.

BIBLIOGRAPHIE

L'Aviation Triomphante, le nouveau volume que vient de publier M. d'Estournelles de Constant, président du Groupe Sénatorial de l'Aviation, est la suite naturelle du livre : *Pour l'Aviation*, édité il y a six mois et dans lequel, aidé par de nombreux collaborateurs d'élite, il exposait si clairement la genèse de la locomotion aérienne.

Le volume d'aujourd'hui, *l'Aviation Triomphante*, c'est le bilan de l'année 1909, ce sont tous les progrès de la science nouvelle révélés, ce sont tous les événements racontés, toutes les opinions recueillies.

La Compagnie du Chemin de fer du Nord et celle du South Eastern Railway annoncent l'émission de billets circulaires à prix réduits d'une durée de validité de 33 jours, avec faculté de prolongation permettant aux voyageurs de visiter les stations balnéaires suivantes du Comté de Kent : Douvres, Folkestone, Herne Bay, Margate, Ramsgate, Deal, etc ..

Pour tous renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, boulevard des Italiens, à Paris.

LE MEETING DE GENTILLY

Le challenge Favre (5.000 mètres scratch).

Les 5.000 mètres du Challenge Favre ont été l'objet d'une belle lutte entre les trois clubs en compétition; l'Union Athlétique de Paris ne l'a remporté, en effet, que par deux points sur le Club Athlétique Parisien.

L'arrivée du Challenge Favre.

C'est Blechner, du Paris Athetic Club, qui a gagné les 5.000 mètres, battant Romanet et Dugourd. Son club ne s'est cependant classé que troisième.

L'arrivée du 1.500 mètres handicap,

Le scratchman Dubédat, parti trop lentement, ne parvenait pas, malgré un effort magnifique dans le dernier tour, à remonter complètement le vainqueur Mongelard, parti avec 80 mètres de rendement.

Le Chronomètre et les Courses de Chevaux

L'introduction du chronomètre officiel sur les champs de course est-elle une amélioration dont nous devons nous féliciter ✍ Les arguments pour et contre ✍ Il faut se servir du chronomètre avec adresse et discernement.

L'APPLICATION du chronomètre aux courses de chevaux a toujours ses détracteurs et ses défenseurs également convaincus.

Pour les premiers, un propriétaire ne recueillera qu'un renseignement de valeur très relative quand, pour savoir dans quel délai son cheval couvrira une distance déterminée, il le fera courir exclusivement contre le temps. Mais, s'il le fait courir à la fois contre le temps et contre un nombre plus ou moins considérable de concurrents, c'est-à-dire s'il tient compte, dans un essai ou dans une course publique, des indications du chronomètre, il obtiendra des résultats illusoires et dépourvus de toute force probante. Le train d'une course est subordonné en effet à une multitude de circonstances susceptibles de le rendre lent ou rapide, sans que l'on puisse en tirer une conséquence bien positive sur le mérite des chevaux. N'a-t-il pas été prouvé qu'un cheval pouvait parfaitement accomplir une distance en un temps déterminé et être ensuite battu par un adversaire qui aurait couvert moins vite cette même distance? N'a-t-on pas constaté que le même jour, sur le même hippodrome, dans des conditions de terrain par conséquent identiques et dans des conditions de distance, de parcours et de poids strictement semblables, un cheval de classe notoirement inférieure, gagnait l'épreuve secondaire de consolation dans un temps meilleur que celui du vainqueur de la principale course? On doit donc considérer l'emploi du chronomètre comme inutile, insignifiant, inexact et trompeur.

Les partisans de l'autre thèse soutiennent au contraire que le chronomètre a droit à la faveur publique et qu'il s'impose à bien des titres.

Il est le point de repère du pronostiqueur, le guide avisé du parieur. Combien de fois a-t-on vu un cheval de classe médiocre, être réputé de grand ordre à la suite de plusieurs victoires consécutives. Un jour, il rencontre des adversaires de valeur et se fait battre honteusement. Chacun se récrie: on ne manque pas de disserter sur la « glorieuse incertitude du turf » et sur la proximité de la Roche Tarpéïenne et du Capitole; on va même le plus souvent jusqu'à soupçonner propriétaire, entraîneur, jockey et d'autres encore. Cependant, le résultat était conforme à la plus rigoureuse logique: si l'on avait consulté le chronomètre, on se serait rendu compte que les succès remportés n'accusaient qu'un mérite relatif, que la réputation de grand cheval n'était qu'usurpée et que par suite, la prudence s'imposait si l'on voulait conjurer un péril imminent.

Mais là ne se bornent pas les bons effets du chronomètre. Il a une mission plus élevée que celle d'augmenter les éléments de réussite de la spéculation réalisée par le pari aux courses.

Les avantages du chronomètre Il empêche le propriétaire de se laisser leurrer par la victoire facile de son cheval: en lui dénonçant le mérite exact du succès, il lui permet de le juger sainement et à sa juste valeur. Il ne lui est pas moins utile en cas d'échec: en lui révélant une course méritoire, en lui démontrant qu'il est des défaites plus glorieuses que des victoires, il le sauve d'un découragement injustifié.

Il éclaire aussi le handicapeur dans sa tâche laborieuse et délicate. Le système consistant à compulser exclusivement les performances respectives des concurrents, dont les chances doivent être égalisées au moyen de la différence de poids, repose sur une base bien instable. Les déductions qui en découlent sont sujettes à erreurs et conduisent le plus souvent aux résultats les plus paradoxaux. Si les chevaux déployaient en toutes circonstances la limite extrême de leurs moyens, ce procédé serait excellent: malheureusement, il n'en est pas ainsi. Tantôt un cheval court au-dessous de sa forme, refuse de s'employer, sort en demi condition; tantôt la course est menée dans un faux train; tantôt le terrain, particulièrement sec ou détrempé, diminue la valeur de la performance en la réduisant à une question d'aptitude. Il y a aussi l'illusion d'optique qui fait juger rapide un train seulement soutenu, et lent, au contraire, un train sévèrement mené; qui fait croire à la sincérité de la mimique du jockey feignant d'être en détresse, ou simulant au contraire un vertigineux déboulé pour tromper ses suivants et mieux assurer la victoire. Il y a également les idées préconçues sur tel cheval, telle écurie, tel entraînement, telle monte, impressions dont il est malgré tout difficile de se défendre. Les données du chronomètre combattent victorieusement l'influence de ces diverses causes d'erreur: elles permettent en effet d'isoler chaque sujet et de fixer sa valeur intrinsèque par le résultat de son record.

Le chronomètre enfin sanctionne la régularité des essais, n'en déplaise à ses détracteurs, notamment à l'entraîneur Day qui, dans son ouvrage *Le cheval de course à l'entraînement*, résume ainsi leurs objections: « Terminons en montrant combien la course contre le temps donne une fausse indication de la valeur du cheval. Une course peut être courue très vite une partie de la distance seulement, tandis qu'une autre, au contraire, est courue vite pendant toute la distance. Qu'advient-il? Un cheval vite peut gagner une course fort longue où il n'y a pas de train et battre un cheval qui lui est supérieur et aurait gagné si la course avait été menée plus vite. Dans les deux cas, le temps que mettent les mêmes animaux varie considérablement. La nature du terrain intervient aussi pour beaucoup dans le temps que les chevaux mettent, et comme quand on se sert du chronomètre, on ne fait pas la part de ces circonstances, ce qui du reste serait impossible, nous préférons essayer deux chevaux côte à côte, ou chacun avec un cheval différent si l'on peut. Quelle que soit la longueur de l'essai, tous les chevaux partants doivent essayer de gagner... et il faut que le train soit à l'apogée d'un bout à l'autre. Tout essai fait autrement vous trompera sûrement... C'est de la connaissance exacte du train, depuis le commencement jusqu'à la fin de l'essai, que l'on peut tirer une opinion raisonnable et qui a chance d'être bonne. Il faut autant que possible tâcher que le train de l'essai soit celui qui aura lieu pendant la course. On sait que dans les courses à courte distance, on va du commencement à la fin aussi vite que possible; les courses étant ainsi, pourquoi dire, dans un essai, que l'on va laisser aux vieux chevaux le temps de se mettre sur jambes. Si vous voulez du train dans une course, vous pouvez toujours l'avoir en faisant le jeu ou en le faisant faire par d'autres, tandis que vous ne pouvez pas faire qu'il n'y ait pas de train; donc, il est de première nécessité dans l'essai, que vous exigiez qu'on fasse un train sévère. »

Réponse aux objections Notre confrère Fity-Roya, l'un des plus ardents partisans de la course contre le temps, déclare que ce raisonnement est spécieux. En effet, quand il parle de l'essai au chronomètre, Day fait surgir toutes sortes de difficultés, telles qu'un faux train ou un terrain lourd... etc.; au contraire, lorsqu'il traite de l'essai avec un *maître d'école*, il a soin de mettre de son côté toutes les circonstances heureuses. C'est là, précisément, que gît le point faible de cette dernière méthode; aussi ne doit-on pas hésiter à préconiser le chronomètre dans les essais et à conseiller son emploi concurremment avec la méthode des deux chevaux galopant de pair, car alors le chronomètre vient confirmer l'essai s'il a été bien fait ou, dans le cas contraire, il viendra dévoiler sa fausseté en ne correspondant pas à un record normal. En effet, que se passe-t-il dans ces préliminaires de l'épreuve: on prend la mesure d'un cheval en l'essayant avec un autre qui porte le nom de maître d'école. Celui-ci est donc pris comme unité de mesure. Ce rôle est généralement rempli par un vieux cheval d'un caractère éprouvé et gardant une forme constante. A ce titre, la ligne que l'on prend est souvent la vraie. Mais il arrive parfois que le maître d'école n'est pas lui-même, ou plus souvent encore que le train n'est pas fait judicieusement. Dans ce cas, le point de comparaison est faux et c'est à ce fait que l'on doit tant de déconvenues sur le champ de course, lorsque l'épreuve ne répond pas à ce que l'essai faisait augurer. C'est pourquoi le chronomètre ne saurait être plus précieux que dans les essais.

Tels sont les arguments généralement invoqués en faveur de l'application du chronomètre aux courses de chevaux. Sont-ils plus probants que les objections qu'elle soulève? Il semble que la vérité se trouve ici encore entre les deux doctrines.

Il serait puéril de nier l'intérêt qui s'attache à la connaissance exacte de la vitesse d'un cheval; mais il serait non moins puéril de penser trouver dans les indications du chronomètre une rectitude absolue, donnant pour ainsi dire la valeur mathématique de chaque concurrent.

Il faut considérer seulement que les résultats de la course contre le temps diminuent, au même titre que ceux de la course contre des concurrents, les inconnues du problème que pose toute épreuve publique. Il serait exagéré de leur attribuer une importance prépondérante, et dangereux d'en déduire des conclusions autrement qu'avec la plus grande circonspection.

De nombreux éléments influent en effet sur les données du chronomètre: la vitesse relative du train; — la distance à couvrir; — la nature du sol, dur, lourd, glissant ou sablonneux; — la configuration de la piste: tournants courts ou faciles, déclivité plus ou moins accentuée, surface plane ou accidentée; — la nature du parcours: lignes droites ou lignes courbes, celles-là permettant aux chevaux de déployer toute l'amplitude de leurs foulées, celles-ci modérant l'allure (les chevaux ayant à lutter contre la force centrifuge), et allongeant la distance pour les concurrents éloignés de la corde; — la différence de poids; — l'aptitude particulière de chaque animal par rapport à ces diverses conditions; — enfin le tempérament des chevaux qui ne peuvent pas être assimilés, comme l'a fait ressortir Robert Milton « à une locomotive toujours bien graissée, toujours en bon état et toujours filant à la même vitesse ».

Cette énumération suffit à démontrer qu'il faut se servir du chronomètre avec adresse et discernement.

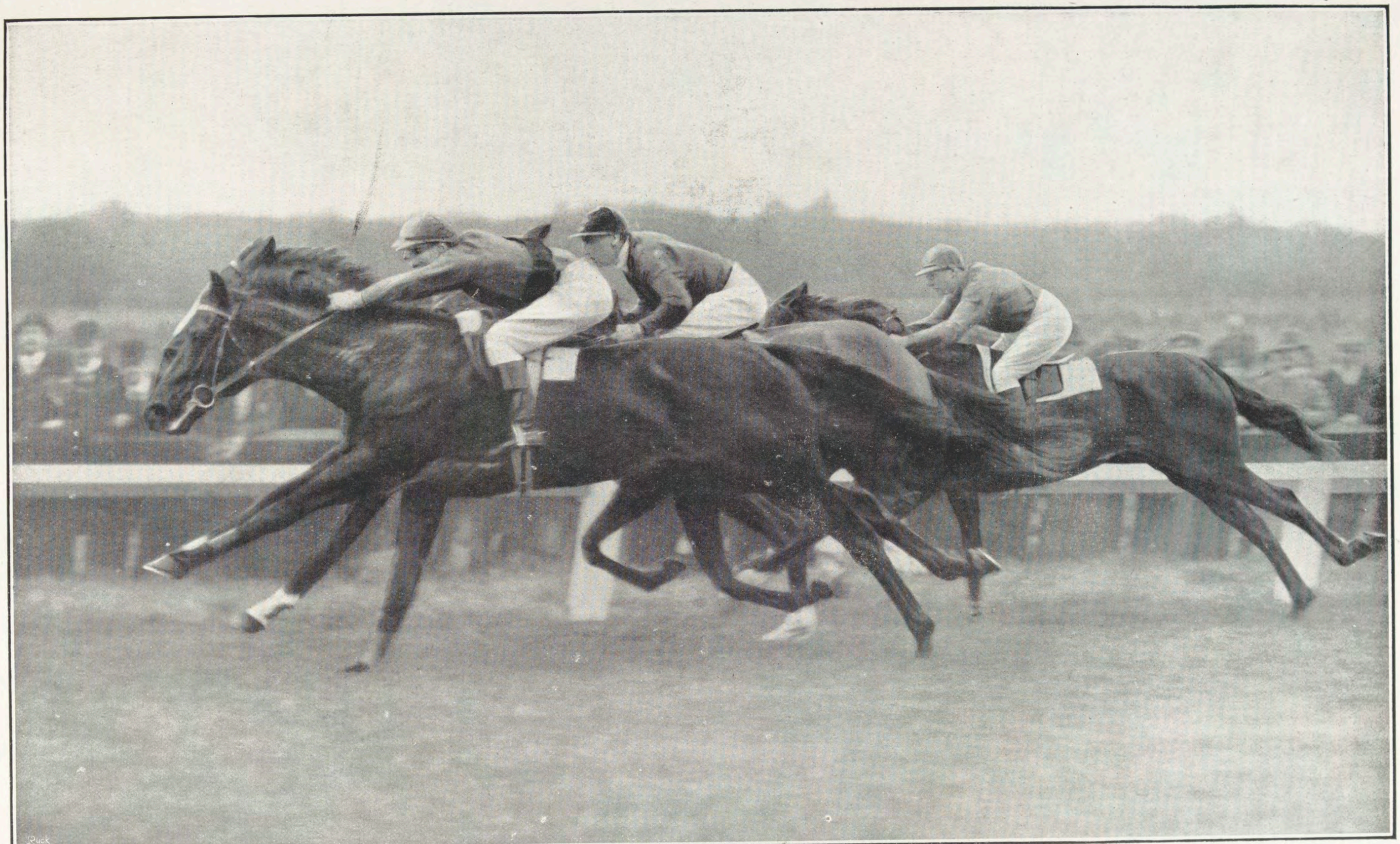
Il importe, dans les records que l'on notera, de mentionner avec le plus grand soin, à côté du titre du prix, de la distance parcourue et de la durée de la course, l'hippodrome, le genre de piste, l'état du terrain, le nombre des concurrents, le poids porté et la place à l'arrivée. Pour faciliter les comparaisons, il est utile de ramener la durée totale de l'épreuve à l'unité de 1.000 mètres. Il convient aussi d'obtenir des évaluations permettant de corriger, soit les écarts de poids, soit les différences de pistes. Notre confrère Fitz-Roya croit être arrivé à une assez juste appréciation de l'influence du poids par rapport au temps et à la distance en fixant à 1 seconde pour 1.000 mètres un écart de 10 kilogs ou en énonçant que 10 kilogs correspondent à 15 mètres environ. De même, il estime qu'en raison des courbes plus accentuées, les temps obtenus à Longchamp sur la petite piste doivent être élevés de 2 secondes pour 1.000 mètres, quand on les compare aux records réalisés sur la grande piste.

En résumé, il ne faut pas se contenter de lire les révélations du chronomètre: il faut les interpréter et noter que si un bon cheval peut parfois avoir un mauvais record, jamais un cheval médiocre ne peut en avoir un bon.

ISONOMY.

La Vie au Grand Air

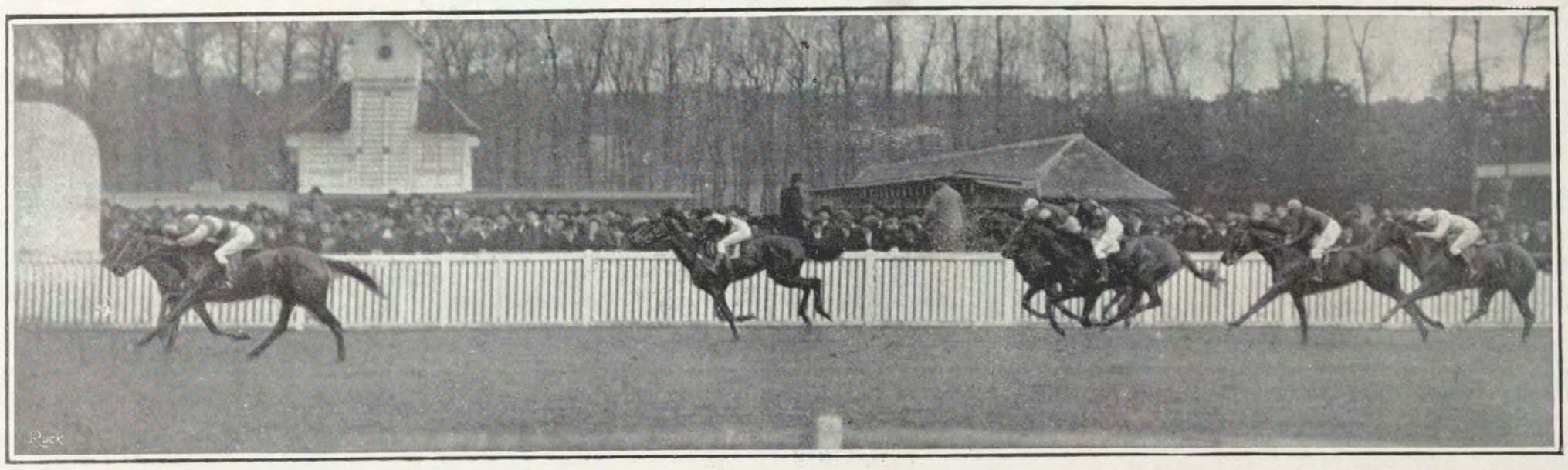
LE PRIX BIENNAL A LONGCHAMP



LE PRIX BIENNAL 1910-1911 (2.000 mètres, 25.000 francs, Longchamp, 24 avril, à cent mètres de l'arrivée.)

Nuage qui, par ses dernières victoires, s'imposait comme le gagnant du Biennal, a été battu d'une longueur par Sablonnet (Milton Henry). Diabolo et Badajoz ont mené la course devant Sablonnet et Nuage. Après le dernier tournant, Nuage passait en tête et semblait ne pas devoir être inquiété mais à la distance il n'en était plus de même, Sablonnet, en effet, revenait en puissantes foulées et ne tardait pas à avoir raison de Nuage, Azarias finissait bon troisième devant Badajoz dont la course fut médiocre.

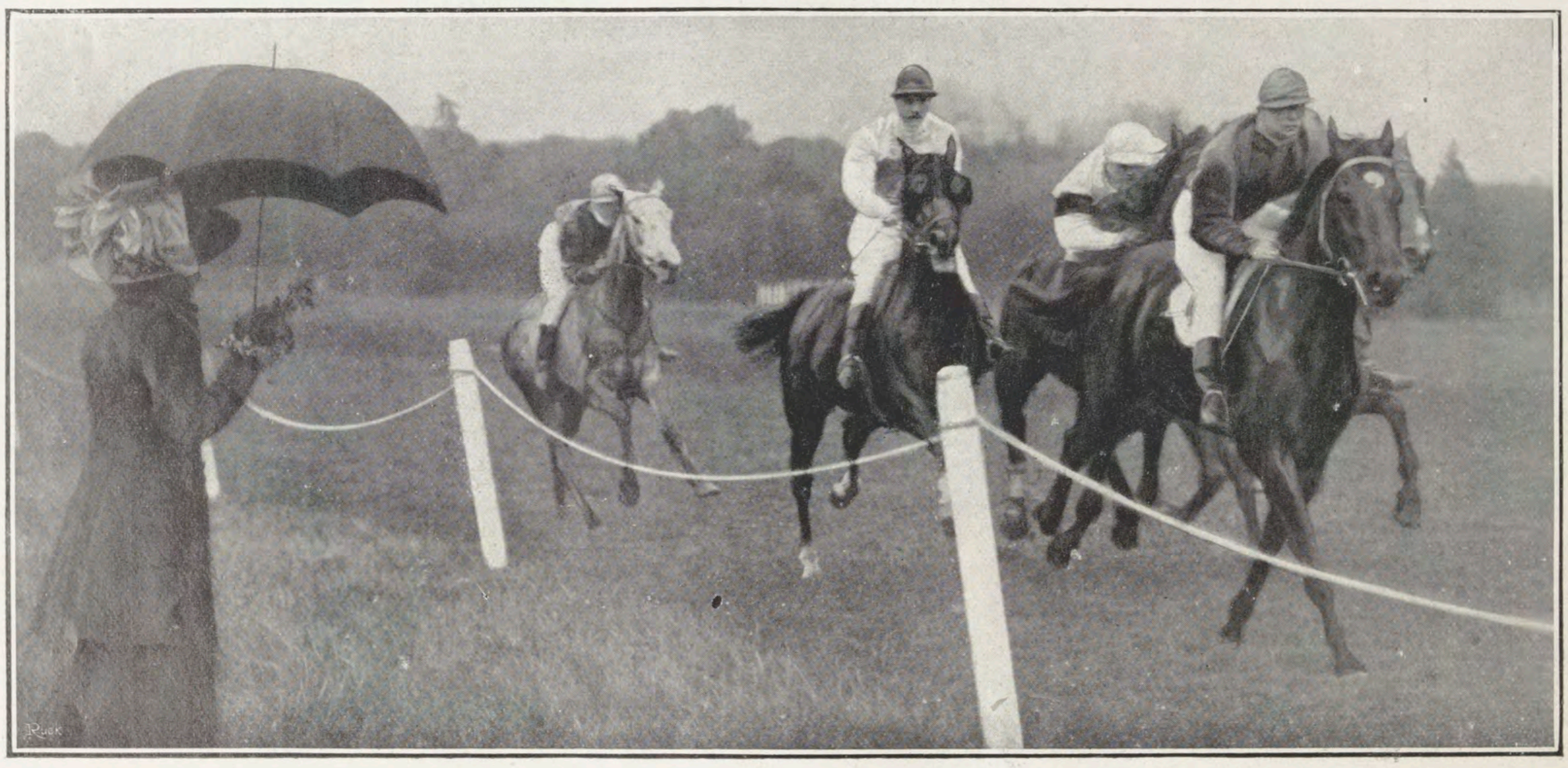
Les Grandes Epreuves Hippiques de la Semaine



Madeleine Magali — Orberose — Babel Passe Rose

Prix Pénélope (2,000 mètres, 20.000 francs, Maisons-Laffite, 22 avril).

Madeleine (Ch. Childs) a battu difficilement d'une encolure Magali qui ne semble pas au mieux de sa condition, Passe Rose avait été victime d'une bousculade alors qu'elle venait bien.



Joie — Jacobi — Ripolin — Phocide — Gargantua

Prix de la Seine (2.400 mètres, 12.000 francs, Longchamp, 24 avril).

Jacobi (G. Bartholomew) a fait une belle course d'attente, ce n'est que dans la ligne droite qu'il est venu attaquer Phocide et le battre.

Cinq pouliches ont gagné le prix Pénélope avant Madeleine: Muskerry, Saïs, All Mine, Scarlet et Pierre Bénite. Aucune n'a joué un bien grand rôle par la suite, exception faite pour Saïs, qui s'est adjugé la Poule d'Essai et le prix Vermeille. Elle a d'ailleurs échoué comme les autres dans le prix de Diane. Par contre, Union, qui avait dans cette première rencontre échoué contre Pierre Bénite, a gagné la grande épreuve de Chantilly. Ronde de Nuit, dans le prix Pénélope de l'an dernier, était quatrième à quelques longueurs derrière Gyrsa, qui finissait assez près d'Union. Ces constatations sont instructives: elle nous avertissent de la fragilité de ces premiers résultats et de l'importance très relative qu'il faut y attacher. Madeleine a fait preuve de résistance et de courage; elle a fini devant Orberose, comme l'indiquait la ligne de Superfin. Mais elle était plus aguerrie, mieux armée. pour la lutte que Magali, qui faisait sa rentrée. La pouliche de M. Caillault et celle de M. Ed. Veil-Picard, Passe Rose, ont encore beaucoup à gagner. Passe Rose peut, en outre, invoquer des excuses. Peut-être a-t-elle plus d'étoffe et d'avenir que Magali, qui n'a guère grandi. Toutes les trois se retrouveront le 15 mai dans la Poule d'Essai, et elles y rencontreront My Star. Cette dernière, à prendre la ligne d'Orberose, est pour la moins égale et très probablement meilleure que Madeleine. Elle et Magali trouveront dans la Poule une distance et une course à leur convenance. Mais il faudra compter avec Morse et Urgulosa qui n'ont pas fait leur rentrée.

La victoire de Sablonnet et la défaite de Nuage dans le Biennal posent quelques questions pour le moment encore insolubles. Nuage a eu quelques très belles foulées quand il est arrivé sur Sablonnet et il a faibli à la lutte. Manque-t-il de tenue et de résistance? Est-il moins bien doué pour la lutte que son adversaire? Ou simplement était-il moins avancé que lui en condition et, momentanément, moins bien armé? La supériorité de Sablonnet, en un mot, est-elle occasionnelle ou définitive?

Jacobi s'est amélioré de huit à dix livres; sa victoire sur Joie à douze livres, sa place entre Moulins la Marche et Italus, sont, sur ce point, très probante. Sablonnet a, de son côté, gagné très certainement quelques livres depuis sa défaite: cette double rectification le place assez haut pour qu'on ne s'étonne pas de lui voir jouer les premiers rôles.

Il est probable que Ronde de Nuit n'a pas donné toute sa mesure dans la Coupe: elle a toujours valu mieux jusqu'ici que Dor à 20 livres, de même qu'on savait Chulo très largement capable de battre au même écart de poids le poulain de M. Marghiloman, du moins sur les distances où ils s'étaient rencontrés jusqu'ici. En retrouvant, à la fin d'une course de 3.000 mètres que les circonstances lui ont rendu particulièrement sévère, la pointe de vitesse foudroyante qui est sa caractéristique et sa qualité dominante, Chulo s'est révélé beaucoup moins limité dans ses moyens qu'on ne le craignait: bref, un cheval de première classe et le meilleur de sa génération avec Verdun.

STUART

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. — *Le Gérant:* CAMILLE LECESTRE.